ANNUAL BULLETIN OF TRANSPORT STATISTICS FOR EUROPE

BULLETIN ANNUEL DE STATISTIQUES DE TRANSPORTS POUR L'EUROPE

ЕЖЕГОДНЫЙ БЮЛЛЕТЕНЬ ЕВРОПЕЙСКОЙ СТАТИСТИКИ ТРАНСПОРТА

1970

United Nations - 1971 - Nations Unies
Организация Объединенных Наций

U. OF I. LIB. DOCUMENTS
JUN 14 1972

The designations employed and the presentation of the material in this publication do not imply the expression of any opinion whatsoever on the part of the Secretariat of the United Nations concerning the legal status of any country or territory or of its authorities, or concerning the delimitation of its frontiers.

Les désignations utilisées dans cette publication et la présentation des données qui y figurent n'impliquent de la part du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies aucune prise de position quant au statut juridique de tel pays ou territoire, ou de ses autorités, ni quant au tracé de ses frontières.

Используемые обозначения и представление материала в этой публикации не должны рассматриваться как выражение какого-либо суждения со стороны Секретариата Организации Объединенных Наций относительно юридического статуса какой-либо страны или территории, их органов власти или в отношении определения их границ.

ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE, GENEVA

ANNUAL BULLETIN OF TRANSPORT STATISTICS FOR EUROPE

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE, GENÈVE

BULLETIN ANNUEL DE STATISTIQUES DE TRANSPORTS POUR L'EUROPE

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ, ЖЕНЕВА

ЕЖЕГОДНЫЙ БЮЛЛЕТЕНЬ ЕВРОПЕЙСКОЙ СТАТИСТИКИ ТРАНСПОРТА

Vol. XXII — Том XXII

1970

UNITED NATIONS NATIONS UNIES

ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

NEW YORK — НЬЮ-ЙОРК

1971

UNITED NATIONS PUBLICATION
PUBLICATION DES NATIONS UNIES
ИЗДАНИЕ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

Sales Number
No de vente
Номер для заказов

E/F/R.71.II.E.10

Price: $ U.S. 4.50
(or equivalent in other currencies)

TABLE OF CONTENTS

Page

EXPLANATORY NOTES V

INTRODUCTORY NOTE VIII

Equipment VIII
Infrastructure XII
Performance XVI

TABLE

GENERAL

1. Mid-year population and area of countries 1
2. Gross national product and indices of industrial production and imports 2
3. Relative importance of the principal modes of inland freight transport 4
4. International goods transport by various modes of transport 6
5. International travel statistics 12

RAILWAYS

6. Networks 14
7. Mobile equipment 18
8. Passenger and freight traffic and transport.. 34
9. Freight transport by ranges of distance 40
10. Total staff 42

ROADS

11. Length of roads 44
12. Expenditure on roads .. 49
13. Mobile equipment 52
14. New vehicles registered during the year 70
15. Total and international road traffic and transport 74
16. Consumption of fuel by road vehicles 84

TABLE DES MATIÈRES

Page

NOTES EXPLICATIVES VI

NOTE INTRODUCTIVE XIX

Equipement XIX
Infrastructure XXIII
Volume du trafic XXVII

TABLEAUX

GÉNÉRALITÉS

1. Population au milieu de l'année et superficie des pays 1
2. Produit national brut et indices de la production industrielle et des importations... 2
3. Importance relative des principaux modes de transport intérieur de marchandises 4
4. Transport international de marchandises selon le mode de transport 6
5. Statistique du tourisme international 12

CHEMINS DE FER

6. Réseaux 14
7. Equipement mobile 18
8. Transport de voyageurs et de marchandises ... 34
9. Transport de marchandises par paliers de distance 40
10. Total du personnel ... 42

ROUTES

11. Longueur des routes .. 44
12. Dépenses de voirie routière 49
13. Equipement mobile 52
14. Nouveaux véhicules immatriculés pendant l'année 70
15. Transport routier total et international 74
16. Consommation de carburants par les véhicules routiers ... 84

СОДЕРЖАНИЕ

Стр.

ПОЯСНИТЕЛЬНЫЕ ПРИМЕЧАНИЯ VII

ВВЕДЕНИЕ XXX

Подвижной состав XXX
Инфраструктура XXXIV
Перевозки XXXIX

ТАБЛИЦЫ

Общее

1. Средне-годовое население и площадь страны 1
2. Валовой национальный продукт и индексы промышленного производства и импорта 2
3. Относительное значение главных видов внутреннего грузового транспорта 4
4. Международное грузовое движение по всем видам транспорта 6
5. Статистика международного туризма 12

Железные дороги

6. Сети 14
7. Подвижной состав 18
8. Пассажирское и грузовое движение и перевозки 34
9. Грузовые перевозки по поясам расстояния 40
10. Персонал 42

Дороги

11. Протяженность дороги 44
12. Расходы на дороги 49
13. Подвижной состав 52
14. Новые транспортные средства зарегистрированные в течение года 70
15. Общее и международное движение и перевозки 74
16. Потребление топлива дорожными транспортными средствами 84

TABLE OF CONTENTS

Page

INLAND WATERWAYS

17. Length of navigable inland waterways 86
18. Craft in service 92
19. New or used craft placed in service during the year 100
20. Craft at end of 1968 by year of construction 98
21. Freight transport 100
22. Internal freight transport by ranges of distance 111

INTERNATIONAL RIVER

23. Freight transport on the Rhine 112
24. Freight transport on the Danube 113
25. International freight transport on the Danube 114

SEA PORTS

26. Goods loaded and unloaded at sea ports ... 116

COMBINED TRANSPORT

27. Number of containers owned or approved by railway administrations 118
28. Container traffic and transport by rail in containers 120

OIL PIPELINES

29. Networks and transport 122

OTHERS

30. International goods transport by commodity categories 124

ANNEXES

I. Definitions 146
II. Sources of information and coverage of statistics 182

TABLE DES MATIÈRES

Page

VOIES NAVIGABLES

17. Longueur des voies navigables intérieures .. 86
18. Bateaux en service 92
19. Bateaux neufs ou usagés mis en service pendant l'année 100
20. Bateaux en service à la fin de 1968 par l'année de construction 98
21. Transport de marchandises 100
22. Transports internes de marchandises par paliers de distance 111

FLEUVES INTERNATIONAUX

23. Transport de marchandises sur le Rhin 112
24. Transport de marchandises sur le Danube 113
25. Transport international de marchandises sur le Danube 114

PORTS MARITIMES

26. Marchandises chargées et déchargées dans les ports maritimes 116

TRANSPORTS COMBINÉS

27. Nombre de containers appartenant aux administrations ferroviaires ou agrées par celles-ci 118
28. Mouvement de containers et transport en containers par chemin de fer 120

OLÉODUCS

29. Longueur du réseau et volume de transport 122

AUTRES

30. Transport international de marchandises par catégorie de marchandise 124

ANNEXES

I. Définitions 157
II. Sources d'information et champ couvert par les statistiques 185

СОДЕРЖАНИЕ

Стр.

Внутренние водные пути

17. Длина судоходных внутренних водных путей.. 86
18. Суда, находящиеся в эксплуатации 92
19. Новые и поддержанные суда, сданные в эксплуатацию в течение года 100
20. Суда, находящиеся в эксплуатации к концу 1968 по году постройки 98
21. Грузовые перевозки 100
22. Внутренние грузовые перевозки по расстоянию 111

Международные реки

23. Грузовые перевозки по Рейну 112
24. Грузовые перевозки по Дунаю 113
25. Международные грузовые перевозки по Дунаю 114

Морские порты

26. Грузы, погруженные и выгруженные в морских портах 116

Смешанные перевозки

27. Число контейнеров, принадлежащих управлениям железных дорог или допускаемых ими к перевозке 118
28. Движение контейнеров и железнодорожные перевозки в контейнерах 120

Нефтетрубопроводы

29. Протяженность трубопроводов и объем транспортировки 122

Другие

30. Международные грузовые перевозки по категориям грузов 124

Приложения

I. Определения 169
II. Источники информации и охват статистических данных 188

EXPLANATORY NOTES

The purpose of the Annual Bulletin of Transport Statistics for Europe is to provide basic data on transport and related trends in European countries and the United States of America.

Sources

The statistics appearing in this bulletin are compiled by the secretariat of the United Nations Economic Commission for Europe from replies to questionnaires supplied by various countries, or from official national and international sources mentioned in Annex II.

Comparability of data

Data are given according to the commonly agreed definitions which have been worked out under the auspices of the Inland Transport Committee of the United Nations Economic Commission for Europe (see Annex I). Where individual series differ fundamentally from the agreed definitions and/or the coverage is incomplete, the differences are indicated in footnotes.

Time period

The statistics are presented in the form of time series. As far as possible the figures are given for the last two calendar years and 1963 which is the base period of the United Nations and the statistical departments of the specialized agencies for calculation of index numbers.

Rounding

Where necessary, each figure has been rounded off to the nearest final digit. For this reason, there may occur in some series an apparent slight discrepancy between the sum of the constituent items and the totals as shown.

Revisions

In general, the data for the last year should be treated as provisional while those for previous years as final. Revised figures in respect of the previous issue of the bulletin are indicated by r.

Nomenclature

Certain data supplied by the Federal Republic of Germany relate to its territory and also to West Berlin, for which separate figures are not available. Such data or series are indicated by the symbol †.

Symbols employed

* = Estimate by the secretariat.
. = Not applicable.
... = Not available.
\- = Magnitude zero.
0 = Magnitude not zero, but less than half of unit employed.

| = Series changed.
r = Revised data in respect of previous issue.
† = See "Nomenclature" above.

NOTES EXPLICATIVES

Le Bulletin annuel de statistiques de transports pour l'Europe a pour objet de fournir des données de base sur l'évolution de la situation des transports et les tendances dans les pays européens et aux Etats-Unis d'Amérique.

Sources

Les statistiques publiées dans ce bulletin sont établies par le Secrétariat de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies sur la base des informations communiquées par les différents pays ou extraites de publications officielles nationales et internationales mentionnées en l'annexe II.

Comparabilité des données

Les données sont établies conformément aux définitions élaborées par le Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies (voir annexe I). Lorsqu'une série s'écarte par trop de ces définitions ou que les données sont incomplètes, ces divergences sont signalées en note.

Période couverte

Les statistiques sont présentées sous forme de séries chronologiques. Autant que possible les chiffres donnés sont des chiffres annuels pour les dernières deux années et pour l'année 1963. Les indices ont été calculés sur la base de cette dernière (1963 = 100), qui constitue la période de base utilisée par les Nations Unies ainsi que par les services statistiques des institutions spécialisées.

Arrondissement des chiffres

Chaque fois qu'on l'a jugé nécessaire, les nombres ont été arrondis à l'unité. Il peut donc y avoir, pour certaines séries, une légère différence entre la somme des éléments constituants et le total indiqué.

Révisions

En général, les données relatives à la dernière année doivent être considérées comme provisoires tandis que celles des années précédentes peuvent être considérées comme définitives. Les données revisées par rapport aux publications antérieures sont suivies de la lettre "r".

Nomenclature

Certaines données fournies par la République fédérale d'Allemagne se rapportent à son propre territoire et aussi à Berlin-Ouest, pour lequel des données séparées ne sont pas disponibles. De telles données sont indiquées par le symbole †.

Signes conventionnels

* = Estimation du Secrétariat.
. = Ne s'applique pas.
... = Aucune donnée disponible.
- = Résultat rigoureusement nul.
0 = Résultat inférieur à la moitié de la dernière unité retenue.

| = Changement de série.
r = Donnée revisée par rapport à celle du numéro précédent.
† = Voir ci-dessus "Nomenclature".

ПОЯСНИТЕЛЬНЫЕ ПРИМЕЧАНИЯ

Целью Ежегодного бюллетеня европейской статистики транспорта является представление основных данных по развитию и по тенденциям транспорта в европейских странах и в Соединенных Штатах Америки.

Источники

Статистические данные, приводимые в этом бюллетене, взяты Секретариатом Европейской Экономической Комиссии Организации Объединенных Наций из ответов на вопросники, представленных различными странами, или из официальных национальных и международных источников, упомянутых в приложении II.

Сравнимость данных

Данные приводятся в соответствии с обычно согласованными определениями, которые были выработаны под руководством Комитета по внутреннему транспорту Европейской Экономической Комиссии Организации Объединенных Наций (см. приложение I). В тех случаях, когда отдельные данные существенно отличаются от согласованных определений и/или объем охвата является неполным, различие указывается в сносках.

Отчетный период

Статистические данные представляются в форме динамических рядов. По возможности цифры даются за два последних календарных года и за 1963 год, который является базисным периодом Организации Объединенных Наций и статистических департаментов специализированных учреждений для расчета индексов.

Округления

В тех случаях, когда это необходимо, каждая цифра была округлена до окончательного разряда. Поэтому в некоторых данных могут иметь место небольшие расхождения между суммой данных по отдельным статьям и общей суммой, как это показано.

Исправления

В целом, данные за последний год следует считать предварительными, а за предыдущие годы - окончательными. Пересмотренные данные по отношению к предыдущему изданию бюллетеня помечаются буквой r.

Номенклатура

Некоторые данные, представленные Федеративной Республикой Германии, относятся к ее территории, а также к Западному Берлину, по которому отдельных данных не имеется. Такие данные или серии данных показываются со знаком † .

Применяемые обозначения

* = Оценочные данные Секретариата.

. = Не применяется.

... = Данные отсутствуют

– = Размеры нулевые.

0 = Размеры не нулевые, но меньше, чем половина применяемой единицы измерения.

| = Измененные ряды.

r = Пересмотренные данные по сравнению с предыдущим изданием.

† = См. "Номенклатура" выше.

INTRODUCTORY NOTE

Some observations with regard to the statistical interpretation of the tables

In previous years it has been the practice to comment on the Tables in the Bulletin and to relate changes in the transport situation as far as possible to changes in the general economic situation. Every five years a commentary on the previous five years has been made instead of, as in the intervening years, on the previous twelve months. This year it was considered that it would be advantageous to comment on the nature of the statistics themselves and to consider in particular the uses to which they could be put. The tabulations cover broadly the fields of Equipment, Infrastructure and Performance, and these topics are considered in that order below.

EQUIPMENT

Tables 7, 13 and 18 give information on mobile equipment for rail, road and inland waterways, respectively. Details are given on both stock and new mobile equipment analysed according to size and type. Tables 27, 28 and 29 give details about numbers of containers and lengths of pipeline, including the tonnages passing by these forms of transport.

An examination of Tables 7, 13 and 18 shows that since 1963 there has generally been a reduction in railway locomotives and rolling stock; that in inland shipping there has been a movement from small to large barges with the total number of craft not varying substantially; and that car ownership levels and the capacity of the goods vehicle fleet have grown immensely. In road freight transport, as in inland shipping, there has been a marked movement towards large carrying units.

Road mobile equipment

Simple comparisons of rates of change in national income and rates of change in private car and goods road vehicle levels are sometimes made. Income is, however, only one of many factors which influence the car and lorry parks.

In many countries in both western and eastern Europe governments have controlled the expansion of goods road vehicle fleets; thus, there has been little relationship between changes in national output and changes in the number of lorries. It was noted above that there has been a movement to larger goods road vehicles because of the considerable scale economies attached to them, but here also governments define the construction and use regulations and on environmental grounds have generally resisted pressures to increase the maximum permissible size of vehicles.

In eastern Europe, in order to facilitate rapid industrial expansion, constraints were also applied to purchases of private cars. Car ownership levels in eastern Europe were consequently very low and, as was the case with road freight transport, changes in the car park bore little relationship to changes in national income. In the table below the private cars per 1 000 inhabitants are given for the eastern European countries in 1959.

Number of private cars and private cars per 1 000 inhabitants in eastern Europe, 1959

Country	Total number of private cars	Number of private cars per 1 000 inhabitants
Albania	1 700*	1.1
Bulgaria	8 500*	1.1
Czechoslovakia	216 300	15.9
German Democratic Republic	298 600(a)	17.3
Hungary	24 800	2.5
Poland	109 600	3.7
Romania	8 500*	0.5
USSR	575 000*	2.7

(a) 1960.

During the past decade, however, there has been a marked increase in the output and purchase of consumer durables, and car ownership levels have risen steadily, as can be seen from the table below.

Number of private cars in eastern European countries

Country	1959	1967	1969
Albania	1 700*	...	...
Bulgaria	8 300*	11 400*	17 000*
Czechoslovakia	216 300	512 700	651 600
German Democratic Republic	298 600(a)	827 000	1 039 200
Hungary	24 800	144 600	192 300
Poland	109 600	331 900	423 000
Romania	8 500*	27 000*	35 000*
USSR	575 000*	1 100 000*	1 500 000*

(a) 1960.

In western European countries by contrast there has been little constraint on the car ownership levels, and changes in the car park have borne a closer relationship to changes in national income than in eastern Europe - the relationship is, however, not a particularly close one.

Detailed analyses of trends in individual countries in western Europe have shown that in the short-run (periods of about 12 months) there is no relationship between changes in income levels (even with suitable lags) and changes in car ownership levels. In the longer run, income has been shown to play a more important role but even here there are other factors of equal or greater importance. As already mentioned, these conclusions are based on detailed studies of trends in individual countries, but the table(1) below gives a crude indication of the situation on a cross-country basis. Two broad statements can be made in relation to the table: firstly, the growth in car ownership in relation to the growth in GNP in the year 1969/70 bears little connexion to the relationship between these two indices for the period 1963-70. Secondly, differences in GNP per capita do not explain differences in the ownership per capita in the various countries.

Per capita gross national product and number of private cars per 1 000 inhabitants in selected western European countries, 1963 to 1970

Country	Per capita gross national product					Number of private cars per 1 000 inhabitants				
	1963	1969	1970	1970/1963	1970/1969	1963	1969	1970	1970/1963	1970/1969
	Dollars			Index		Number			Index	
Austria	1 095	1 390	1 479	135	106	87.5	152.5	161.3	184	106
Federal Republic of Germany	1 713	2 192	2 267	132	103	126.8	206.8	226.0	178	109
Finland	1 409	1 774	1 906	135	107	66.7	136.7	151.5	227	111
France	1 757	2 333	2 446	139	105	165.2	246.4	254.1	154	103
Switzerland	2 023	2 362	2 439	121	103	129.6	206.3	220.2	170	107
United Kingdom	1 605	1 819	1 849	115	102	140.9	208.5	213.0	151	102

Note: The GNP figures are in dollars at 1963 prices and at official exchange rates.

1) Based upon Tables 1, 2 and 13 of the Bulletin.

In the short run demand for cars has been found to be greatly influenced by public estimate of future economic trends, e.g. levels of unemployment, rather than income levels. In the longer run income is more important but here factors such as availability of public transport, population density, car stock and regional attitudes are more or equally important. In the United Kingdom, for example, "distance north"(2) has been found to be one of the most important determinants of car ownership levels.

In conclusion, it should be stressed that it is quite incorrect to attempt to define a simple relationship between changes in the general level of the economic activity and changes in the levels of mobile equipment (both passengers and freight).

It is, however, misleading to think of transport equipment solely in terms of carrying units. Transport encompasses the whole apparatus involved in the distribution of goods and the movement of people, and transport equipment involves all the equipment involved in these operations. With the increasing separation of urban and inter-urban movements both for passengers and freight, and with the actual physical movement between two or more points in many instances being subsidiary to other aspects of transport operation, the equipment and facilities outside the actual carrying units involved are becoming increasingly more important. Physical enumeration of these facilities would involve substantial difficulties, but if some breakdown of the infrastructure stock figures could be obtained this would involve a movement in the right direction (see later section on infrastructure).

This divorce between urban and inter-urban movements has resulted in large measure from the severe problems of congestion which face many cities and which are also encountered on the main inter-urban links. Solutions have favoured movement in as large bulk as possible on inter-urban links, with a break of bulk only for distribution within urban areas. These ideas have been mainly put into effect with respect to freight movements but their extensive application to passenger movements could well be a feature of the next decade.

Containers and pipelines

Notable, both with respect to the idea of bulk inter-urban movements and with the change in the nature of transport technology, has been the development of high-speed (large) container services and pipelines. Large and medium containers are, of course, not new to railway operations; from Table 27 it can be seen that the railways in France and the Federal Republic of Germany had 63 000 and 24 000, respectively, owned or approved by them in 1963 and that six years later the figures were 135 000 and 43 000, respectively. Table 28 further indicates that, although these two railway administrations had such large increases in container numbers, the total tonnages moved by rail container hardly changed in the Federal Republic of Germany between 1963 and 1969 and that, in France, the tonnages of containerized rail traffic actually fell during this period. These figures are, however, misleading in as far as it is thought that they reflect the importance of the so-called "container revolution".

The "container revolution" is characterized by the following features: large standard-type containers are used; extensive terminal facilities are required to allow the transfer of containers from one mode to another and whole trains or boats are specifically equipped and operated for container traffic. In the following paragraphs these aspects are considered in more detail and they highlight the inadequacy of the present statistics insofar as they relate to transport equipment.

There are two main sources of container traffic for the railways. The first of these is the deep-sea shipping trade(3) and the second is trade solely within Europe. The arrival of containers at the ports provides ready-made train load traffic for the railways, and an indication of the increasing importance of this traffic can be seen in relation to Bremen/Bremerhaven in the table below.

---

(2) "Distance north": A ten-kilometre-unit, based on the national grid and linearly related to degrees of latitude.

(3) With regard to the international movement of large containers involving a sea journey, some of the information received for 1970 is summarized below.

Netherlands: unloaded from ships - 133 593; loaded onto ships 123 727; total 257 320.
Sweden: unloaded from ships - 36 800; loaded onto ships 34 100; total 70 900.
Spain: total 76 586.

Development of cargo and container handling in Bremen/Bremerhaven, 1966-1970

Year	Total	Bulk cargo	General cargo	Containerized general cargo	Containers in 20 ft. equivalents
	Tons			Per cent	Number
1966	17 320 792	8 165 295	9 133 497	0.8	16 670
1967	17 389 878	7 864 038	9 325 840	3.3	51 258
1968	18 985 803	8 624 134	10 361 669	4.5	69 848
1969	20 597 467	8 633 258	11 964 209	6.9	118 001
1970(a)	23 700 000	11 500 000	12 200 000	10.9	180 000

Source: "Container News", January 1971, page 15.

(a) Estimate.

This large growth in container traffic going to and from ports has been a feature of many of the European ports as can be seen from the table below. The terminal facilities necessary to handle this amount of traffic are considerable. Bremen's container pier, for example, is 700 m long and has 3 gantry cranes and 8 van carriers, and at Bremerhaven the container pier when completed will be 1 600 m with 7 gantry cranes and 21 van carriers. This level of container handling equipment is also a feature of other ports as can be seen from the table below.

Container traffic and facilities in selected European ports

Port	Total containerized traffic			Container handling equipment
	1 000 tons			No. of cranes
	1969	1970(a)	1971(b)	
Antwerp	559	1 093	1 105	8
Belfast	1 450	...	...	7
Bremen/ Bremerhaven	823	1 200	1 500	7
Dublin	774	1 000	...	9
Gothenburg	1 422	1 800	2 000	4
Hamburg	452	750	1 100	-
Larne Harbour	1 046	1 100	1 200	5
Le Havre	293	580	960	5
Liverpool	1 309	1 400	...	-
Rotterdam	2 076	...	...	10

Source: "Container News", December 1970, page 36/7.

(a) Estimate.
(b) Forecast.

Inland terminals are also required to handle both the traffic from the ports and the purely inland container traffic. In the United Kingdom the freightliner service has 22 terminals and 80 services (excluding maritime terminals and services). In the Federal Republic of Germany there are 48 terminals so placed that there is never more than 80 km between them.

The extensive development of pipelines in Europe during the 1960's centred on the fact that it was cheaper to take crude oil to the main centres of use for refining and then distribute by conventional means of transport, rather than refine at the ports and distribute the refined oil over much larger areas.

From Table 29 it can be seen that there has been substantial increases in the length of pipelines operated, and even greater increases in the volume of oil moved. By the end of the 1960's the ton-km measure indicated that oil pipelines commanded well over 10 per cent of the inland freight market in Austria and France, and the share was not appreciably under 10 per cent in a number of others.

Pipelines are presently used for the movement of oil but the possibility of moving other types of goods by them is being seriously considered. This is a possibility for movement within urban, as well as between urban, areas.

Urban and inter-urban passenger movements

In passenger traffic, ideas and plans for divorcing inter-urban movements are well advanced. This has already to some extent been witnessed in the introduction of fast inter-city train services, but more far-reaching ideas include the application of this principle to purely road movements. For inter-urban traffic the concept of large bulk movement could be achieved by the linking of cars together on a fixed track; the cars would then break away when they reach their destination. Within urban areas the use of small battery driven cars is likely to become not only desirable but possibly also a necessity. They have a number of distinct advantages over the conventional car in urban movement in as far as they are silent and do not pollute the atmosphere. They are, however, unsuitable for long trips both on account of limited speed and maximum journey length without recharging of the battery.

The clear trend in passenger, as in freight, movements is to separate urban from inter-urban and, as has been witnessed in the case of containers, this entails a new concept of transport and a new approach to the collection of statistics.

INFRASTRUCTURE

Tables 6, 11 and 17 give the length of rail and road track and inland waterways. The statistics are divided into different types of track, e.g. motorways and other roads, electrified and non-electrified rail. Table 12 provides information on expenditure on different types of roads.

The value of statistics on network lengths is, of course, diminished if it is not possible to relate the size of the network to the level of demand. Some degree of perspective can be obtained by relating the networks to the area of countries, to the size of the car park, or to the passenger and ton-km. But such calculations only result in very broad averages and give little or no indication of the adequacy of a particular network.

Traffic is, of course, not spread evenly over a network either with respect to time or space. In the United Kingdom, for example, 10 per cent of the road network carried 63 per cent of the traffic in the period 1963 to 1969. The network figures would, therefore, be of much greater value for inter-country comparisons if they could be linked with traffic density figures. It is not possible to say, for instance, if two countries of similar area have similar lorry and car parks but different lengths of trunk roads, that the one is more adequately equipped than the other in this respect. Industry and population might be much more heavily concentrated in the one country, thereby creating a heavy demand on only a small part of the network.

Capital formation

In the case of Equipment, it was argued that the changing nature of transport meant that present statistics did not adequately cover the level and kinds of equipment presently used. It is in many ways preferable to separate mobile and non-mobile equipment, and to combine the non-mobile equipment with network in order to obtain an overall infrastructure figure. Infrastructure stock figures are not generally availabl but in the tables below information is provided on gross fixed capital formation in transport activities. These figures for western Europe are not directly comparable with national accounting ones as all capital formation in transport has been accredited to transport activities, i.e. they include capital formation by transport on own account operators(4) and purchases of private cars (which are consumer and not capital goods), also capital formation in roads has been included. However, in the case of eastern Europe, practically all capital formation in transport activities is allocated to the transport industry in national accounts so that no adjustments are necessary in this case.

The tables indicate that capital formation in transport activities in western Europe is generally in the region of one-fifth of gross fixed capital formation. However, as has already been indicated, this includes the total fleet of road vehicles, many of which are consumer and not capital goods. It is, however,

---

(4) For a more detailed explanation of the problem see section on value measures in the section on Performan

mpossible to make adjustments for this as car purchases in the individual countries are not categorized ccording to private or business use. Purchases of road mobile equipment are usually between one-half and wo-thirds of total capital formation in inland transport so that if, say, one-half of this were consumption xpenditure the share in gross fixed asset formation would fall to about 10-15 per cent. This figure does ot, of course, include capital formation in coastal and deep-sea shipping and air; so that when these are ncluded, it can be readily appreciated that transport is responsible for a very substantial proportion of otal capital formation.

Information for eastern Europe is not so detailed, but it can be seen from the table below that capital ormation in transport and communications has consistently over the last few years been between 10 and 15 per ent of total capital formation. This range is identical to the one for western Europe but it must be emembered that it also includes air and shipping (communications is a minute share of the total). However, iven the uncertainty about the degree to which adjustment should be made to western European car purchases, t can be generally stated that the proportion of capital formation in western and eastern Europe devoted to ransport activities is both similar and substantial.

There is, however, an important point of divergence between the figures for western and eastern Europe. n western Europe the large bulk of the capital formation is in road transport, whereas in eastern Europe it s the railways: in Hungary, Poland and the Union of Soviet Socialist Republics, for example, 56, 37 and 9 per cent, respectively, of the transport and communications capital formation in 1968 was in the railways.

Capital formation in transport and communications as a proportion of total capital formation in eastern Europe, 1965-1969

Country	1965	1966	1967	1968	1969
	Percentages				
Bulgaria	14.5	...	14.3	14.2	14.0
Czechoslovakia	11.3	10.7	14.8	16.3	...
German Democratic Republic	9.5	8.9	9.6	9.2	9.1
Hungary	14.6	14.3	14.0	14.7	12.2
Poland	11.2	11.9	12.1	11.7	...
Romania	9.9	11.1	10.3	10.3	11.0
USSR	9.9	9.5	9.2	9.1	9.5

Capital formation in inland transport in western Europe (as percentage of total gross capital formation of each country)

Country	1960	1963	1964	1965	1966	1967	Average 1963 to 1967
Austria	21.0	18.8	18.5	18.6	18.7	19.6	18.8
Belgium	21.2	24.1	23.2	21.6	21.7	21.1	22.2
Denmark	29.9	24.1	25.8	23.2	25.6	25.3	24.8
Federal Republic of Germany	20.3	22.5	21.3	20.3	20.1	21.7	21.1
France	16.9	18.8	17.5	20.4	21.1	20.5	19.8
Greece	10.0	13.5	...	...	...	...	...
Ireland	31.7	27.5	26.7	23.4	24.1	21.5	24.4
Italy	15.9	20.8	7.6	22.4	23.4	23.4	19.5
Luxembourg	15.3	12.4	11.1	14.6	14.7	13.4	13.1
Netherlands	18.1	23.2	22.8	25.3	20.9	19.5	22.1
Norway	15.2	18.3	19.9	18.7	19.0	18.8	18.9
Portugal	14.0	8.3	4.2	18.1	13.7	10.1	11.1
Spain	17.0	17.6	19.6	19.0	22.1	23.1	20.7
Sweden	25.0	23.8	11.0	...	...	...	...
Switzerland	19.5	21.3	22.1	20.6	21.0	20.6	21.1
Turkey	21.9	16.4	16.2	16.8	15.9	17.2	16.5
United Kingdom	27.7	26.9	26.6	24.9	24.0	24.5	25.3(a)
Yugoslavia	11.5	6.7	8.2	7.2	6.8	...	7.2

Source: Sixteenth Annual Report and Resolutions of the Council of Ministers of the European Conference of Ministers of Transport.

(a) Average 1963 to 1966.

Structure of capital formation in inland transport in western Europe

COUNTRY	PERIOD	RAILWAYS			ROADS			INLAND WATERWAYS			SECONDARY AND URBAN RAILWAYS (Equipment and infrastructure)
		Mobile equipment	Infrastructure	Total	Mobile equipment	Infrastructure	Total	Mobile equipment	Infrastructure	Total	
		Percentages									
Austria	1953-57	8.6	12.0	20.6	51.0	27.1	78.1	0.6	0.7	1.3	...
	1958-62	5.6	9.5	15.1	56.9	23.7	80.2	...	0.6	0.6	4.1
	1963-67	7.0	7.0	14.0	61.4	22.7	84.1	...	0.4	0.4	1.5
Belgium	1953-57	6.7	10.9	17.6	60.3	16.6	76.9	2.2	3.3	5.5	...
	1958-62	6.9	8.5	15.4	60.0	17.5	77.5	2.1	4.5	6.6	0.3
	1963-67	5.3	5.9	11.2	59.0	22.0	81.0	2.2	4.6	6.8	1.0
Denmark	1953-57	3.4	4.1	7.5	61.5	31.0	92.5	-	-	-	...
	1958-62	3.0	3.8	6.8	69.0	24.0	93.0	-	-	-	0.5
	1963-67	2.7	2.5	5.2	61.3	32.0	93.3	-	-	-	1.1
Federal Republic of Germany	1953-57	7.3	10.2	17.5	59.4	18.3	77.7	1.5	0.9	2.4	2.4
	1958-62	5.7	10.1	15.8	56.5	23.9	80.4	0.8	1.3	2.1	1.7
	1963-67	3.8	6.5	10.3	53.5	32.4	85.9	0.4	0.7	1.1	2.7
France	1953-57	6.3	9.8	16.1	52.7	29.7	82.4	0.4	0.7	1.1	0.4
	1958-62	6.5	10.6	17.1	67.0	13.6	80.6	0.5	1.5	2.0	0.3
	1963-67	4.9	4.6	9.5	69.5	19.5	89.0	0.2	1.3	1.5	...
Greece	1953-57	...	...	...	...	...	...	-	-	-	...
	1958-62	4.4	3.7	8.1	38.8	51.9	90.7	-	-	-	1.2
	1963-67	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Ireland	1953-57	...	...	...	...	...	...	-	...	...	...
	1958-62	...	...	...	...	...	...	-	...	...	...
	1963-67	1.8	1.5	3.3	79.0	17.5	96.5	-	0.2	0.2	...
Italy	1953-57	4.4	13.2	17.6	70.9	11.1	82.0	0.1	0.3	0.4	...
	1958-62	3.5	8.9	12.4	64.0	23.5	87.5	0.0	0.1	0.1	...
	1963-67	4.8	7.5	12.3	63.3	24.0	87.3	0.1	0.1	0.2	0.2
Luxembourg	1953-57	6.9	16.2	23.1	58.8	18.0	76.8	-	0.1	0.1	...
	1958-62	8.7	15.4	24.1	56.7	19.0	75.7	-	0.2	0.2	...
	1963-67	11.9	3.8	15.7	55.2	16.6	71.8	-	12.5	12.5	...
Netherlands	1953-57	7.7	6.8	14.5	53.1	23.4	76.5	3.4	5.6	9.0	...
	1958-62	3.0	4.4	7.4	57.1	23.3	80.4	4.2	7.5	11.7	0.5
	1963-67	1.4	3.1	4.5	61.7	23.4	85.1	3.0	6.2	9.2	1.2
Norway	1953-57	5.7	13.6	19.3	56.9	23.8	80.7	-	-	-	...
	1958-62	3.7	8.2	11.9	61.4	23.5	84.9	-	-	-	3.2
	1963-67	2.6	5.3	7.9	64.2	27.9	92.1	-	-	-	...
Portugal	1953-57	7.9	6.5	14.4	67.9	17.7	85.6	-	-	-	...
	1958-62	6.3	9.0	15.3	60.3	18.0	78.3	-	-	-	6.4
	1963-67	6.8	9.9	16.7	55.3	23.0	78.3	0.7	-	0.7	4.3
Spain	1953-57	12.2	8.7	20.9	61.9	17.2	79.1	-	-	-	...
	1958-62	5.8	9.8	15.6	71.5	12.1	83.6	-	-	-	0.8
	1963-67	5.0	6.7	11.7	77.8	9.8	87.6	-	-	-	0.7
Sweden	1953-57	5.7	6.1	11.8	66.3	21.9	88.2	-	-	-	...
	1958-62	4.0	4.0	8.0	64.6	25.8	90.4	-	-	-	1.6
	1963-67	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Switzerland	1953-57	5.2	6.6	11.8	54.8	30.1	84.9	0.9	-	0.9	2.4
	1958-62	5.8	5.9	11.7	58.3	26.5	84.8	0.8	-	0.8	2.7
	1963-67	5.7	5.9	11.6	51.2	33.1	84.3	0.2	0.5	0.7	3.4
Turkey	1953-57	2.8	6.1	8.9	22.5	68.6	91.1	-	-	-	...
	1958-62	2.0	4.3	6.3	45.8	47.9	93.7	-	-	-	...
	1963-67	4.0	8.1	12.1	40.6	47.3	87.9	-	-	-	...
United Kingdom	1953-57	10.0	3.5	13.5	82.3	4.2	86.5	-	-	-	...
	1958-62	7.8	5.7	13.5	77.2	8.8	86.0	-	-	-	0.5
	1963-67	2.8	2.7	5.5	79.3	13.9	93.2	-	-	-	1.3
Yugoslavia	1960-62	19.1	24.9	44.0	14.9	35.8	50.7	4.6	0.7	5.3	...
	1963-67	19.6	32.9	52.5	18.9	25.5	44.4	2.4	0.7	3.1	...

Source: Sixteenth Annual Report and Resolutions of the Council of Ministers of the European Conference of Ministers of Transport.

Inland transport capital formation in equipment and infrastructure in western Europe

Unit: Millions of national currency

Country	Year	Gross national product (at current prices)(a)	Gross fixed capital formation(a)	RAILWAYS			Local railways and urban lines	ROADS				IWT			Investment in inland transport (5+6+10+13)
				Rolling stock	Infrastructure	Total (3+4)		Vehicles		Infrastructure	Total (7+8+9)	Vessels	Infrastructure	Total (11+12)	
								Commercial vehicles	Other vehicles(b)						
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Austria	1966	262 090	[illegible]	[illegible]	7 [illegible]	1 [illegible]	207	1 [illegible]	6 500	2 [illegible]	11 [illegible]	-	46	46	12 700
	1967	279 130	[illegible]	1 329	[illegible]	[illegible]	140	[illegible]	[illegible]	3 [illegible]	11 317	-	33	33	13 763
	1968	295 100	[illegible]	1 135	1 [illegible]	[illegible]	215	1 [illegible]	7 243	3 473	12 [illegible]	-	55	55	15 089
Belgium	1966	914 200	[illegible]	2 692	2 363	5 [illegible]	557	3 082	21 686	8 584	33 952	842	2 185	3 027	42 591
	1967	978 000	[illegible]	1 753	2 549	4 [illegible]	911	3 527	22 317	11 201	37 044	450	2 032	2 482	44 739
	1968	1 036 900	[illegible]	1 475	3 143	4 618	1 286	3 623	25 475	14 994	44 092	352	2 140	2 492	52 482
Denmark	1966	76 722	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	-	-	-	4 052
	1967	84 396	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	-	-	-	4 445
	1968	92 205	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	-	-	-	5 013
Federal Republic of Germany	1966	490 700	[illegible]	[illegible]	1 [illegible]	1 [illegible]	703	3 [illegible]	1 [illegible]	7 966	21 438	91	135	216	24 162
	1967	494 600	[illegible]	[illegible]	1 [illegible]	[illegible]	821	3 [illegible]	9 137	8 [illegible]	20 462	93	135	238	23 613
	1968	538 500	[illegible]	[illegible]	1 [illegible]	1 [illegible]	[illegible]	3 [illegible]	10 310	...	...	72	171	243	...
France	1966	532 540	[illegible]	1 [illegible]	[illegible]	1 [illegible]	...	4 [illegible]	10 [illegible]	3 [illegible]	18 [illegible]	29	274	303	20 269
	1967	573 230	[illegible]	1 [illegible]	[illegible]	[illegible]	...	4 [illegible]	11 [illegible]	4 [illegible]	20 [illegible]	40	311	351	22 378
	1968	628 520	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1 [illegible]	...	4 [illegible]	12 [illegible]	5 [illegible]	22 [illegible]	16	306	322	24 593
Greece	1966	196 130	[illegible]	[illegible]	11 [illegible]	[illegible]	1	...	...	1 [illegible]	...	-	-	-	...
	1967	211 295	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	...	. .	1 [illegible]	...	-	-	-	...
	1968	227 774	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	2 [illegible]	...	-	-	-	...
Ireland (Unit: Thousand)	1966	1 055 800	[illegible]	1 [illegible]	[illegible]	[illegible]	-	3 491	26 887	8 189	44 567	-	55	55	46 746
	1967	1 142 200	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1 [illegible]	-	3 [illegible]	26 399	8 354	44 264	-	60	60	45 629
	1968	1 269 000	[illegible]	...	...	...	-	...	...	...	...	-	...	...	...
Italy	1966	39 829 000	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	385 000	...	...	754	148	902	...
	1967	43 804 000	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1 008 000	...	...	917	129	1 046	...
	1968	47 134 000	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	...	[illegible]	1 126 000	...	...	996	...	...	...
Luxembourg	1966	34 665	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	-	213	581	243	1 037	-	138	138	1 443
	1967	35 412	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	-	214	571	209	994	-	62	62	1 190
	1968	38 729	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	-	240	586	240	1 026	-	15	15	1 131
Netherlands	1966	75 395	[illegible]	[illegible]	138	203	60	655	1 732	1 034	3 421	71	75	146	3 830
	1967	82 997	[illegible]	[illegible]	110	151	41	668	2 071	881	3 560	74	86	160	3 912
	1968	91 870	[illegible]	[illegible]	[illegible]	121	35	759	2 453	1 121	4 333	48	91	139	4 628
Norway	1966	54 679	[illegible]	[illegible]	145	217	-	585	1 273	896	2 754	-	-	-	2 971
	1967	60 132	[illegible]	[illegible]	154	228	-	779	1 552	1 035	3 366	-	-	-	3 594
	1968	64 600	[illegible]	[illegible]	159	236	-	825	1 672	1 099	3 596	-	-	-	3 828
Portugal	1966	117 811	[illegible]	[illegible]	193	318	132	712	1 092	690	2 494	32	-	32	2 976
	1967	133 465	[illegible]	[illegible]	253	401	96	564	1 010	399	1 973	27	-	27	2 497
	1968	148 962	[illegible]	[illegible]	425	573	53	...	...	300	...	...	-	...	...
Spain	1966	1 477 400	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1 394	22 554	34 576	7 386	64 516	-	-	-	74 931
	1967	1 632 200	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1 224	24 027	38 308	8 686	71 521	-	-	-	80 972
	1968	1 804 900	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	2 660	23 118	41 285	14 177	78 575	-	-	-	91 313
Sweden	1966	116 159	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	-	951	3 127	1 696	5 774	-	-	-	5 981
	1967	124 884	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	-	1 [illegible]	2 832	1 850	5 705	-	-	-	5 952
	1968	132 292	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	-	866	3 599	1 990	6 455	-	-	-	6 775
Switzerland	1966	64 625	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	104	361	1 509	1 199	3 069	8	22	30	3 591
	1967	68 825	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	82	317	1 560	1 207	3 084	6	22	28	3 593
	1968	74 220	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	105	352	1 710	1 278	3 340	2	45	47	3 878
Turkey	1966	85 685	[illegible]	...	...	...	...	...	...	1 [illegible](c)	...	-	-	-	...
	1967	95 685	[illegible]	...	...	...	...	...	...	1 351(c)	...	-	-	-	...
	1968	105 020	[illegible]	...	...	...	...	...	...	1 350(c)	...	-	-	-	...
United Kingdom	1966	38 153	[illegible]	45	54	99	12	306	950	235	1 491	-	-	-	1 602
	1967	40 146	[illegible]	39	46	85	14	311	1 047	299	1 657	-	-	-	1 756
	1968	43 009	[illegible]	31	50	81	19	345	1 159	351	1 855	-	-	-	1 955

Source: Sixteenth Annual Report and Resolutions of the Council of Ministers of the European Conference of Ministers of Transport.

(a) Source: National Accounts of OECD Countries, OECD.

(b) Expenditure on the purchase of private cars and motor cycles has been included in this column in order to ensure a certain degree of comparability in the statistical data between countries, although that part of this expenditure should be classified under consumer goods. However, a classification between consumption or capital formation in this sector has been indicated as regards countries which gave this information.

(c) Only inter-urban roads.

PERFORMANCE

Details on levels of traffic are contained in Tables 8, 15 and 21 for rail, road and inland waterways, respectively. In Tables 9 and 22, total traffic is broken down by ranges of distance for rail and inland waterway traffic, respectively. Tables 28 and 29 give details of container and pipeline traffic; whilst Tables 4 and 30 provide information on international freight traffic by mode and commodity, respectively.

Physical measures

One of the important reasons why physical measures of performance are used so extensively in transport is that they encompass the whole of transport activity and are not confined, as are the value measures in national accounting, to the hire or reward activities of the transport industry. In other words, they encompass the activities of both the private car and freight transport on own account operations (see next section on value measures for a more detailed explanation).

An examination of Table 3 (which summarizes the information contained in the other tables on national freight transport) suggests that road transport is becoming more important compared to rail and that the distribution of freight between modes varies substantially between countries - three-quarters of the ton-km in the United Kingdom, for example, are performed by road whilst in the USSR less than one-tenth is performed by road transport.

Table 4, which summarizes the tables on international freight transport, also suggests that road transport is becoming increasingly more important, but that it is much less important in international freight transport than national freight transport.

Although Tables 3 and 4 appear to demonstrate quite clearly the change in the relative importance of the different modes, an examination of the tonnage and ton-km figures would appear to suggest that these physical measures do not indicate absolute differences. In the USSR in 1969, for example, 79.7 per cent of the total tons carried were moved by road, whilst in terms of ton-km worked 79.7 per cent of transport performance was attributable to rail. The question arises, therefore, as to whether either of these measures can be taken to indicate absolute differences in performance.

The basic assumption of any exercise in aggregation is that the basic units being aggregated are homogeneous. Strictly speaking, however, no two ton-km or passenger-km are the same. Even if identical consignments are shipped between the same two points, or if identical trips are made, the fact that these are made at different points of time may well mean that amongst other things the weather and traffic conditions will be different. Hence the shipments or trips are not identical. However, such restrictions are not necessary to make realistic assessments of market shares, or trends over time. So long as, for a particular mode, the composition and nature of the traffic does not change substantially between two time periods, these physical measures will provide a satisfactory measure of change. Likewise, if the composition of traffic is not substantially different between modes, an assessment of market shares can be made.

A glance at Table 30 shows, however, that in international freight transport the composition of traffic with respect to commodity is completely different between modes. Quite clearly the carriage of a ton of coal between A and B by rail is not the same as the carriage of a ton of electrical equipment between the same two points by road. The costs of the two operations, and the value placed upon them by the customer, will be vastly different.

Again, inspection of Tables 9 and 22 demonstrates the high proportion of rail and inland waterway carriage that is devoted to long-distance movements, and a comparison of the tonnage and ton-km figures in Table 3 indicates the much greater length of hauls of these two modes compared with road transport. But clearly differences in the length of haul do not necessarily reflect differences in performance. Retail distribution in urban areas by road vehicles cannot be compared with inter-urban hauls by rail even where the same commodities are concerned. There is, indeed, no significant correlation between mileage performed and hours worked in road freight transport(5).

The problem of ton-km and length of haul may further be demonstrated in relation to the nature of transport costs. A substantial proportion of costs are incurred in the loading and unloading (including administration); there is, therefore, not a substantial difference in the costs of sending a fully loaded lorry 1 km or 10 km, yet, on a ton-km basis, the latter output would be 10 times higher than the former. This has been specifically demonstrated in relation to the manufacturing industry(6), where a one per cent increase in haul only results in a 0.21 per cent increase in the rail rate and a 0.27 per cent increase in the road rate.

---

(5) "Operating Costs in Road Freight Transport" by S.L. Edwards and B.T. Bayliss (Department of the Environment, London, 1971). The correlation was 0.010.

(6) "Industrial Demand for Transport" by B.T. Bayliss and S.L. Edwards (H.M.S.O., London, 1970).

This not only creates difficulties in inter-modal comparisons, but it also creates difficulties with respect to inter-country comparisons of a single mode. In 1969 the member railway companies of the International Union of Railways (UIC) carried 2 435 million tons, this compared with 1 336 million in the United States and 2 758 million in the USSR. However, the mean length of haul in the United States and USSR is considerably greater than in the UIC countries, namely, 838.7 km in the United States, 858 km in the USSR and 210.5 km in the UIC countries. The result of this is that in terms of ton-km, both the United States and the USSR railways appear considerably more important than those of the UIC; the respective ton-km are 1 121 026 million in the United States, 2 367 100 million in the USSR and only 512 600 million in the UIC countries. It would, however, by reason of the previous argument, be quite wrong to conclude from this that the railways in the United States are twice as important as those in the UIC countries.

Besides fundamental differences in the nature of the work carried out by the different modes, there are also differences in the nature of operation which may affect physical output measures. Because trains are such large units, one of the basic problems is to marshall sundry and wagon-load traffic so as to obtain full train loads. The result of this is that a consignment may cover many times the direct distance between the two points it has to travel. In road transport, as the basic unit, the lorry, is so much smaller, these problems are not so vast. The result of this is that if a ton-km measure is used, the rail output is magnified in relation to road even though there may be no difference in the value of the output. To all of this must be added the differences in the quality of service.

The vast differences in the composition of traffic and nature of operations of the different modes mean that the traditional ton-km output measure is not only most unsatisfactory for making market share comparisons, it is also highly misleading. In the United Kingdom, for example, the ton-km measure shows road transport for hire or reward to be more important than road transport on own account; it has, however, been recently demonstrated(7) that, in net output terms, road transport on own account is three times more important than road transport for hire or reward.

In passenger transport, inter-modal comparisons may not at first sight appear to raise such substantial difficulties, but at the aggregate level the problems are still considerable. Modes differ substantially in the quality of service offered, so that 500 km by air in two hours cannot be compared with the same distance in eight hours by rail. Similarly, cars and buses operate extensively in congested urban areas, which is to a much lesser extent the case for rail and seldom the case for air.

Nevertheless, if passenger-km were broken down into urban and inter-urban movements, this would provide a much more satisfactory measure of performance for comparative purposes. Likewise, a breakdown of ton-km into urban and inter-urban movements would greatly increase the value of this measure, but here there is also the problem of commodity differences between modes. Table 30, for example, shows the substantial differences in the commodity composition of the traffic carried by different modes in international freight transport.

The present aggregate physical measures are generally unsatisfactory for inter-modal comparisons or for comparisons of the same mode in different countries, they are, however, much more appropriate for comparisons over time within a single mode. This is particularly the case if the time period is not too long, for then the composition of traffic in the two time periods will not be too different. From Table 30 it can be seen, for instance, that there is hardly any change in the composition of the traffic carried by the individual modes over a twelve-month period; comparison with previous Bulletins shows, however, that some important changes have taken place compared with five years previously. Nevertheless, even over the five-year period the figures do provide broad areas of magnitude. The most important use of the present physical output measure is, therefore, to consider rates of change within a particular mode and to compare the rates of change of the different modes. The aggregate physical measure can, therefore, be used to state that road is becoming more important compared with rail, but not that it is more important.

Freight transport volume and GNP

A comparison of the GNP figures in Table 2 and the freight transport figures in Tables 8, 15 and 21 indicates that the volume of transport did not keep pace with the rise in production. A closer examination of the relationship between GNP and transport volume over time in individual countries shows that as a general rule the elasticity relating GNP and ton-km is less than unity(8) with a tendency for the deviation from unity to increase with increasing per capita incomes.

The relationship between GNP and ton-km is, however, very complex and the above observations should in no way be interpreted as meaning that with increasing standards of living the relative importance of freight transport will decline. Studies(9) show that the relationship between GNP and ton-km can be most complicated,

---

(7) "Operating Costs in Road Freight Transport" by S.L. Edwards and B.T. Bayliss, op.cit.

(8) Unit elasticity means that an x per cent change in GNP will result in an x per cent change in ton-km. If the elasticity is less than unit, an x per cent change in GNP will result in a less than x per cent change in ton-km.

(9) "Methodische Probleme von Verkehrsprognosen" by B.T. Bayliss (Vandenhoeck and Ruprecht, Göttingen, 1970).

for even within a single country the relationship can alter appreciably within even a small time period. Broadly speaking this can be attributed to two factors: firstly, GNP contains the output of a number of industries, e.g. the service industries, which do not contribute directly to transport demand and, secondly, th industries that do contribute substantially to transport demand vary appreciably in the tonnages they create. Thus, for example, any shift away from a basic industry, such as coal, to a manufacturing industry, such as electronics, would reduce the tonnages to be transported. Although such a change would result in a fall in the tonnages carried, the actual cost of transport would in all likelihood be increased and, because of the much poorer loadibility of electronic equipment, the demand for track space could also be increased.

A simple comparison of GNP and ton-km gives no indication of the change in the level of demand for transport services.

Value measures

It might be considered that many of the aggregation problems encountered in the use of physical performance measures could be overcome by the use of value measures. In the following paragraphs a short comment is made on the problem of the application of value measures to transport activities.

With respect to the contributions of industries to national output, the output of individual industries is measured in relation to value added. Although the share of the transport industry in national output is generally between 7 and 9 per cent, this figure substantially underestimates the total level of transport activities on two counts. Firstly, transport on own account operations are attributed to the main activities of the firms to which the vehicles belong[10] and, secondly, the use of the private car for other than business purposes is completely excluded. As in western Europe the private car is the most important form of passenger travel, and as also in these countries road fleets for the transport on own account are substanciall larger than the hire or reward fleets, it can be clearly appreciated that the value-added measure used in national production statistics for the transport industry includes only a portion of total transport activitie

It would be possible to derive from national accounts, if sufficiently developed, information on road freight transport on own account activities, but no basic data exist in relation to the use of private cars fo pleasure purposes.

Because of the inadequacy of national output statistics for obtaining a complete coverage of transport activities, recourse is sometimes made to expenditure statistics. Expenditure is, of course, a gross concept and not a net concept as was value added. It includes in it intermediate input, thus, in transport activities the input of other sectors such as fuel and vehicles is included. The figures cannot, therefore, be used to indicate performance.

---

(10) A study "Operating Costs in Road Freight Transport" by S.L. Edwards and B.T. Bayliss, op.cit., in the United Kingdom, for example, showed that if road freight transport on own account were combined with road freight transport for hire or reward, road freight transport alone accounted for almost 6 per cent of GNP.

NOTE INTRODUCTIVE

Observations concernant l'interprétation statistique des tableaux

Les années précédentes, les tableaux du Bulletin étaient commentés et, dans la mesure du possible, l'évolution de la situation des transports était reliée à celle de la situation économique générale. Tous les cinq ans le Bulletin comprenait une étude portant sur les cinq années écoulées qui remplaçait l'étude portant sur douze mois. On a jugé qu'il serait intéressant de publier dans le présent Bulletin des observations sur la nature des statistiques et d'examiner en particulier les utilisations qui pourraient être données aux statistiques. Le champ général des tableaux couvre l'équipement, l'infrastructure et le volume du trafic, qui sont étudiés ci-après dans cet ordre.

EQUIPEMENT

Les tableaux 7, 13 et 18 ont trait à l'équipement mobile des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable intérieure. Ils contiennent des données sur le parc et sur le matériel neuf, ventilées selon la taille et sur le type. Les tableaux 27, 28 et 29 donnent le nombre des containers et la longueur des oléoducs et les tonnages acheminés par ces moyens de transport.

Il ressort des tableaux 7, 13 et 18 que, depuis 1963, les locomotives et le matériel roulant des chemins de fer ont d'une façon générale diminué, que dans les transports par voie navigable intérieure, les grandes péniches ont progressé au détriment des petites péniches sans que le nombre total de bateaux ait beaucoup changé et enfin que le parc automobile et la capacité du parc des véhicules pour le transport des marchandises ont considérablement augmenté. Dans les transports de marchandises par la route, comme dans les transports par voie navigable intérieure, on a enregistré une nette tendance au développement des unités de grande dimension.

Equipement mobile routier

On se borne parfois à des comparaisons simples : on relie les taux de croissance du revenu national et celui du parc des voitures privées et du parc des véhicules routiers pour le transport des marchandises. Pourtant, le revenu n'est que l'un des nombreux facteurs de variation de ces parcs.

Dans beaucoup de pays, en Europe occidentale et en Europe orientale, l'action du gouvernement s'exerce sur l'expansion du parc des véhicules routiers pour le transport de marchandises et il n'y a donc guère de relation entre l'évolution de la production nationale et celle du nombre des camions. On a vu que le nombre des grands véhicules routiers pour le transport des marchandises parce qu'ils permettent d'importantes économies d'échelle tendait à augmenter, mais, là encore, les gouvernements réglementent la construction et l'utilisation et, pour des raisons ayant trait à l'environnement, résistent généralement aux pressions de ceux qui voudraient que la dimension maximale des véhicules soit augmentée.

En Europe orientale, afin d'accélérer la croissance industrielle, les gouvernements ont aussi limité les achats de voitures privées. Les véhicules de ce type sont donc peu nombreux en Europe orientale et, comme dans le cas des véhicules routiers pour le transport de marchandises, l'évolution du parc n'a guère de relation avec celle du revenu national. Le tableau ci-après donne le nombre des voitures privées pour mille habitants dans les pays d'Europe orientale en 1959.

Nombre total de voitures privées et nombre de voitures privées pour 1 000 habitants en Europe orientale, 1959

	Nombre total de voitures privées	Nombre de voitures privées pour 1 000 habitants
Albanie	1 700*	1.1
Bulgarie	8 500*	1.1
Hongrie	24 800	2.5
Pologne	109 600	3.7
République démocratique allemande	298 600(a)	17.3
Roumanie	8 500*	0.5
Tchécoslovaquie	216 300	15.9
URSS	575 000*	2.7

(a) 1960.

Pendant la dernière décennie, toutefois, la production et les achats de biens de consommation durables ont nettement progressé et le parc automobile n'a cessé d'augmenter, comme le montre le tableau ci-après:

Nombre de voitures privées dans les pays d'Europe orientale

Pays	1959	1967	1969
Albanie	1 700*	...	...
Bulgarie	8 300*	11 400*	17 000*
Hongrie	24 800	144 600	192 300
Pologne	109 600	331 900	423 000
République démocratique allemande	298 600(a)	827 000	1 039 200
Roumanie	8 500*	27 000*	35 000*
Tchécoslovaquie	216 300	512 700	651 600
URSS	575 000*	1 100 000*	1 500 000*

(a) 1960.

Dans les pays d'Europe occidentale, par contre, il n'y a guère d'intervention pour limiter le parc automobile dont l'évolution a suivi de plus près celle du revenu national encore que la relation ne soit pas particulièrement étroite.

Une étude poussée des tendances enregistrées dans les divers pays d'Europe occidentale montre qu'à court terme (périodes de 12 mois environ) il n'y a aucune relation entre les variations du revenu national (même compte tenu de décalages appropriés) et celles du parc automobile. A long terme, on a pu constater que le revenu avait un rôle plus important mais que d'autres facteurs avaient une importance égale, voire plus grande. On a vu que ces conclusions étaient fondées sur un examen détaillé de l'évolution observée dans les divers pays. Le tableau ci-après (1) donne une idée approximative de la situation dans certains pays. Ce tableau appelle deux observations de caractère général. Tout d'abord, la relation entre le taux de croissance du parc automobile et le taux de croissance du PNB pendant l'année 1969/70 est très différente de celle de la période 1963/70. Ensuite, les différences entre le PNB par habitant n'expliquent pas les différences entre le nombre de véhicules par habitant.

Produit national brut par habitant et nombre de voitures privées pour 1 000 habitants dans certains pays d'Europe occidentale, 1963 à 1970

Pays	Produit national brut par habitant					Nombre de voitures privées pour 1 000 habitants				
	1963	1969	1970	1970/1963	1970/1969	1963	1969	1970	1970/1963	1970/1969
	Dollars			Indice		Nombre			Indice	
Autriche	1 095	1 390	1 479	135	106	87.5	152.5	161.3	184	106
Finlande	1 409	1 774	1 906	135	107	66.7	136.7	151.5	227	111
France	1 757	2 333	2 446	139	105	165.2	246.4	254.1	154	103
République fédérale d'Allemagne	1 713	2 192	2 267	132	103	126.8	206.8	226.0	178	109
Royaume-Uni	1 605	1 819	1 849	115	102	140.9	208.5	213.0	151	102
Suisse	2 023	2 362	2 439	121	103	129.6	206.3	220.2	170	107

Note: Le PNB est exprimé en dollars aux prix de 1963 et aux taux officiel de change.

(1) Etabli à l'aide des données des tableaux 1, 2 et 13 du Bulletin.

On a observé qu'à court terme la demande de voitures automobiles était fortement influencée par l'opinion de la population sur l'évolution économique, par exemple sur l'ampleur du chômage, plutôt que par le niveau du revenu. A plus long terme, le revenu compte davantage mais des éléments tels que l'existence de transports publics, la densité de la population, le parc automobile et les comportements régionaux sont au moins aussi importants que le revenu. Au Royaume-Uni, par exemple, il s'est avéré que "distance north"(2) était un des facteurs les plus déterminants de la demande.

En conclusion, on soulignera qu'il serait faux de chercher à établir une relation simple entre l'évolution générale de l'activité économique et celle de l'équipement mobile (voitures privées et véhicules utilitaires).

On aurait toutefois tort de ne voir dans le matériel de transport que les véhicules proprements dits. Par transport il faut entendre toutes les opérations intervenant dans la distribution des marchandises et le déplacement des personnes et le matériel de transport comprend tout le matériel nécessaire à ces opérations. Comme la séparation des transports urbains et interurbains s'accentue tant pour les voyageurs que pour les marchandises et que le mouvement entre deux points ou davantage est souvent conditionné par d'autres éléments d'une opération de transport, l'équipement et le matériel autres que les véhicules jouent un rôle de plus en plus essentiel. L'énumération des différents types de matériel soulèverait des difficultés considérables mais si on pouvait obtenir une ventilation des chiffres concernant l'infrastructure ce serait déjà un pas dans la bonne direction (voir plus loin la section relative à l'infrastructure).

Cette séparation du trafic urbain et du trafic interurbain vient en grande partie des graves problèmes d'encombrement dans de nombreuses villes et aussi sur les principales liaisons interurbaines. Les solutions visent au transport des charges les plus importantes possibles sur les voies interurbaines, le fractionnement ne se faisant qu'à l'intérieur des agglomérations. Ces solutions ont été surtout utilisées pour le trafic de marchandises mais leur application généralisée au transport des voyageurs pourrait être un trait marquant de la prochaine décennie.

Containers et oléoducs

Le développement des transports rapides par containers (grands containers) et des oléoducs a été notable, qu'il s'agisse des mouvements interurbains de charges importantes ou des innovations techniques. L'emploi de containers grands et moyens pour le transport par rail n'est évidemment pas nouveau; le tableau 27 montre qu'en 1963, il y avait en France et en République fédérale d'Allemagne, respectivement 63 000 et 24 000 containers appartenant aux administrations ferroviaires ou agréés par elles et que six ans plus tard les chiffres étaient de 135 000 et 43 000. Le tableau 28 montre de plus que, malgré cette augmentation considérable, le volume total des marchandises transportées en containers par chemin de fer a à peine changé en République fédérale d'Allemagne entre 1963 et 1969 et qu'il a en fait régressé en France pendant la même période. Ces chiffres ne donnent toutefois pas une idée exacte de l'importance de la "révolution" qu'a entraînée l'apparition des containers.

Cette "révolution" est caractérisée par l'emploi de grands containers normalisés, la mise en place d'installations terminales importantes, indispensables pour le transbordement des containers d'un mode de transport à un autre et enfin la mise en service de trains entiers ou de navires spécialement équipés et réservés aux mouvements des containers. Ces divers aspects sont examinés ci-après de façon plus approfondie. On pourra constater l'insuffisance des statistiques actuelles concernant l'équipement mobile.

Deux types de trafic alimentent le transport par rail des containers : le trafic transocéanique(3) et le trafic intraeuropéen. Les containers qui arrivent dans les ports peuvent être directement chargés sur les wagons de chemin de fer et les chiffres du tableau ci-dessous relatif à Brême/Bremerhaven montrent l'importance croissante de ce mouvement.

---

(2) "Distance north" (distance vers le nord): Unité de dix kilomètres, fondée sur la géodésie nationale, et reliée linéairement aux degrés de latitude nord.

(3) En ce qui concerne le trafic international des grands containers comportant un voyage maritime, certaines des données obtenues pour 1970 sont résumées ci-après:

Espagne: total 76 586.

Pays-Bas: déchargés de navires: 133 593; chargés sur des navires: 123 727; total 257 320.

Suède: déchargés de navires: 36 800; chargés sur des navires: 34 100; total 70 900.

Développement de la manutention des marchandises et des containers à Brême/Bremerhaven, 1966–1970

Année	Total	Vrac	Marchandises diverses	Marchandises diverses containérisées	Containers (en équivalents de containers de 20 pieds)
	tonnes			pourcentage	Nombre
1966	17 320 792	8 165 295	9 133 497	0,8	16 670
1967	17 389 878	7 864 038	9 325 840	3,3	51 258
1968	18 985 803	8 624 134	10 361 669	4,5	69 848
1969	20 597 467	8 633 258	11 964 209	6,9	118 001
1970(a)	23 700 000	11 500 000	12 200 000	10,9	180 000

Source: "Container News", janvier 1971, p. 15.

(a) Estimations.

Un grand nombre de ports européens participent à cet essor considérable des transports par containers comme le montre le tableau ci-après. Des installations terminales très importantes sont nécessaires pour assurer une manutention d'une telle ampleur. Le quai pour containers du port de Brême, par exemple, a 700 mètres de long et est équipé de 3 grues à portique et de 8 fourgons; celui de Bremerhaven, quand il sera achevé mesurera 1600 mètres et aura 7 grues à portique et 21 fourgons. On constatera aussi que l'équipement des autres ports est du même ordre.

Mouvement de containérisé et installations pour containers dans certains ports européens

Port	Trafic containérisé total			Matériel pour la manutention des containers
	1 000 tonnes			Nombre de grues
	1969	1970(a)	1971(b)	
Anvers	559	1 093	1 105	8
Belfast	1 450	...	...	7
Brême/ Bremerhaven	823	1 200	1 500	7
Dublin	774	1 000	...	9
Göteborg	1 422	1 800	2 000	4
Hambourg	452	750	1 100	-
Larne Harbour	1 046	1 100	1 200	5
Le Havre	293	580	960	5
Liverpool	1 309	1 400	...	-
Rotterdam	2 076	...	...	10

Source: "Container News", décembre 1970, page 36/7.

(a) Estimations.
(b) Prévisions.

Il faut aussi des installations terminales intérieures à la fois pour le trafic en provenance des ports et pour le trafic exclusivement interne. Au Royaume-Uni, les trains "freightliner" desservent 22 têtes de ligne et 80 lignes (non compris les installations terminales et services maritimes). En République fédérale d'Allemagne, il existe 48 têtes de ligne qui ne sont jamais distantes l'une de l'autre par plus de 80 kilomètres.

Les oléoducs se sont multipliés en Europe pendant les années soixante surtout parce qu'il était moins coûteux d'amener le pétrole brut aux principaux centres utilisateurs pour le raffiner en employant ensuite des moyens de transports traditionnels pour la distribution du pétrole raffiné que de le raffiner dans les ports et de distribuer le pétrole raffiné dans les zones beaucoup plus grandes. Il ressort du

ableau 29 que la longueur des oléoducs en service a augmenté de façon appréciable et que l'accroissement
volume de pétrole transporté a été encore plus sensible. A la fin des années soixante les oléoducs
suraient nettement plus de 10 % du trafic intérieur en tonnes-kilomètres de marchandises en Autriche et
France et le pourcentage n'était guère moins élevé dans un certain nombre d'autres pays.

Les pipelines sont actuellement utilisés pour le transport du pétrole, mais la possibilité de s'en ervir pour le transport d'autres types de produits est sérieusement envisagée. Cette formule pourrait être ppliquée tant à l'intérieur des agglomérations que d'une ville à l'autre.

Transports urbains et interurbains de voyageurs

Pour le transport des voyageurs, les conceptions et les plans concernant la séparation du trafic nterurbain et du trafic urbain sont bien avancées. C'est ce qu'atteste déjà dans une certaine mesure la ise en service de trains rapides pour les liaisons interurbaines, mais des projets beaucoup plus audacieux révoient d'étendre la formule au trafic uniquement routier. Entre les villes, le transport massif serait ossible si les voitures passaient toutes sur une voie déterminée, qu'elles quitteraient une fois arrivées destination. A l'intérieur des agglomérations les petites automobiles à accumulateurs deviendront sans oute non seulement souhaitables mais aussi nécessaires. Elles présentent de nets avantages par rapport aux oitures traditionnelles pour la circulation urbaine parce qu'elles sont silencieuses et ne polluent pas 'atmosphère. Toutefois, elles ne conviennent pas pour de longs trajets parce qu'elles ne sont pas assez apides et que leurs accumulateurs doivent être rechargés assez souvent.

Dans le transport des voyageurs, comme dans celui des marchandises, on tend visiblement à dissocier le rafic urbain du trafic interurbain, ce qui nécessite, l'exemple des containers le montre, une conception ouvelle des transports et une nouvelle façon de penser le rassemblement des statistiques.

INFRASTRUCTURE

Les tableaux 6, 11 et 17 donnent la longueur des voies ferrées, des routes et des voies navigables ntérieures. Les statistiques sont ventilées selon divers types de voies ou de routes : autoroutes et utres routes, lignes électrifiées et non électrifiées, par exemple. Le tableau 12 contient des renseigne- ents sur les dépenses afférentes aux différents types de routes.

Il va de soi que les statistiques de la longueur des réseaux ont moins d'intérêt si l'on ne peut attacher la longueur du réseau au niveau de la demande. On pourra donner une certaine valeur indicative ux données en rapportant la longueur des réseaux à la superficie des pays, à l'importance du parc d'auto- obiles ou au nombre de voyageurs-kilomètres et de tonnes-kilomètres. Toutefois, les résultats ne sont que es moyennes très générales et ne permettent guère de savoir si un réseau donné est suffisant.

Il est évident que la circulation n'est pas répartie également sur un réseau donné, ni dans le temps ni dans l'espace. Au Royaume-Uni, par exemple, 10 % du réseau routier écoulait 63 % du trafic pendant la période 1963 à 1969. Les chiffres concernant les réseaux se prêteraient donc beaucoup mieux à des compa- raisons entre pays s'il était possible de les rattacher à des chiffres indiquant la densité du trafic. En effet, à supposer que deux pays de même superficie possèdent les parcs identiques de camions et de voitures mais des longueurs différentes d'artères principales, on ne peut en conclure que l'un est mieux équipé que l'autre dans ce domaine. Il se pourrait en effet que l'industrie et la population soient plus fortement concentrées dans un pays que dans l'autre et n'y utilisent intensément qu'une faible partie du réseau.

Formation de capital

On a fait valoir à propos de l'équipement que, en raison du changement de la nature des transports, les statistiques actuelles ne rendaient pas compte de manière satisfaisante du volume et des types d'équipement actuellement utilisés. A de nombreux égards, il est préférable de distinguer l'équipement mobile et l'équi- pement non mobile, et de combiner ce dernier avec le réseau afin d'obtenir des données globales sur l'infra- structure. D'une manière générale, on ne dispose pas de chiffres concernant l'infrastructure. Les tableaux ci-après donnent néanmoins des renseignements sur la formation brute de capital fixe dans les activités de transport. Les chiffres indiqués pour l'Europe occidentale ne sont pas directement comparables avec les chiffres de la comptabilité nationale, étant donné que l'ensemble de la formation de capital dans le domaine des transports a été imputée aux activités de transport et que, de ce fait, elle englobe la formation de capital dans les transports effectués pour compte propre(4) et les achats de voitures privées (qui sont des biens de consommation et non des biens d'équipement) ainsi que la formation de capital dans la construction de routes. Toutefois, dans le cas de l'Europe orientale, la formation de capital dans les activités de transport est presque entièrement imputée à l'industrie des transports dans la comptabilité nationale, ce qui dispense d'opérer des ajustements.

Il ressort des tableaux que la formation de capital dans les activités de transport en Europe occidentale se monte généralement à un cinquième environ de la formation brute de capital fixe. Toutefois, comme on vient de le dire, on y inclut la totalité des véhicules routiers dont beaucoup sont des biens de consommation et non d'équipement. Il est toutefois impossible d'opérer les ajustements nécessaires pour en tenir compte

---

4) Pour une explication plus détaillée de la question, se reporter à l'étude des mesures de valeur dans la partie du rapport sur le volume du trafic.

du fait que les pays ne font pas de distinction entre les véhicules achetés par des particuliers pour leur usage ou par les entreprises. Les achats d'équipement routier mobile représentent habituellement entre la moitié et les deux tiers de la formation totale de capital dans les transports intérieurs. Il s'ensuit que si la moitié, par exemple, de ces achats étaient des dépenses de consommation, la part des transports dans la formation brute de capital fixe descendait à environ 10 ou 15 %. Ce chiffre ne comprend pas naturellemen la formation de capital dans les transports côtiers, maritimes et aériens. S'il en est tenu compte, il va sans dire que la proportion des transports dans la formation totale de capital devient considérable.

Les renseignements concernant l'Europe orientale ne sont pas aussi détaillés. Le tableau ci-après montre toutefois que la formation de capital dans les transports et les communications n'a cessé de représenter ces dernières années de 10 à 15 % de la formation totale de capital. L'éventail est le même que celui de l'Europe occidentale mais il ne faut pas perdre de vue qu'il est tenu compte aussi des transports aériens et maritimes (les communications n'ont qu'une très faible part dans le total). Cependant, étant donné l'incertitude où l'on est au sujet de l'ajustement à opérer pour les achats d'automobiles en Europe occidentale, on peut dire que d'une manière générale la proportion de la formation de capital imputée aux activités des transports est identique en Europe occidentale et en Europe orientale et qu'elle est important

Toutefois, les chiffres de l'Europe occidentale et de l'Europe orientale diffèrent sur un point important. En Europe occidentale, la formation de capital se fait en majeure partie dans les transports routiers et en Europe orientale dans les chemins de fer. Ainsi en Hongrie, en Pologne et en Union des Républiques socialistes soviétiques, 56, 37 et 29% respectivement de la formation de capital dans les moyens de transports et de communications en 1968 concernaient les chemins de fer.

Formation de capital dans les transports et les communications, en pourcentage de la formation totale de capital en Europe orientale, 1965–1969

Pays	1965	1966	1967	1968	1969
	Pourcentages				
Bulgarie	14.5	...	14.3	14.2	14.0
Hongrie	14.6	14.3	14.0	14.7	12.2
Pologne	11.2	11.9	12.1	11.7	...
République démocratique allemande	9.5	8.9	9.6	9.2	9.1
Roumanie	9.9	11.1	10.3	10.3	11.0
Tchécoslovaquie	11.3	10.7	14.8	16.3	...
URSS	9.9	9.5	9.2	9.1	9.5

Formation de capital dans les transports intérieurs en Europe occidentale
(En pourcentage du total de la formation brute de capital du pays)

Pays	1960	1963	1964	1965	1966	1967	Moyenne 1963–1967
Autriche	21.0	18.8	18.5	18.6	18.7	19.6	18.8
Belgique	21.2	24.1	23.2	21.6	21.7	21.1	22.2
Danemark	29.9	24.1	25.8	23.2	25.6	25.3	24.8
Espagne	17.0	17.6	19.6	19.0	22.1	23.1	20.7
France	16.9	18.8	17.5	20.4	21.1	20.5	19.8
Grèce	10.0	13.5	...	...	...	...	...
Irlande	31.7	27.5	26.7	23.4	24.1	21.5	24.4
Italie	15.9	20.8	7.6	22.4	23.4	23.4	19.5
Luxembourg	15.3	12.4	11.1	14.6	14.7	13.4	13.1
Norvège	15.2	18.3	19.9	18.7	19.0	18.8	18.9
Pays-Bas	18.1	23.2	22.8	25.3	20.9	19.5	22.1
Portugal	14.0	8.3	4.2	18.1	13.7	10.1	11.1
République fédérale d'Allemagne	20.3	22.5	21.3	20.3	20.1	21.7	21.1
Royaume-Uni	27.7	26.9	26.6	24.9	24.0	24.5	25.3
Suède	25.0	23.8	11.0	...	...	...	...
Suisse	19.5	21.3	22.1	20.6	21.0	20.6	21.1
Turquie	21.9	16.4	16.2	16.8	15.9	17.2	16.5
Yougoslavie	11.5	6.7	8.2	7.2	6.8	...	7.2(a)

Source: Seizième rapport annuel et résolutions du Conseil des ministres de la Conférence européenne des ministres des transports.

(a) Moyenne de 1963 - 1966.

PAYS	PERIODE	CHEMINS DE FER			ROUTES			VOIES NAVIGABLES			CHEMINS DE FER SECONDAIRES ET URBAINS (Equipement et infrastructure)
		Equipement mobile	Infrastructure	Ensemble	Equipement mobile	Infrastructure	Ensemble	Equipement mobile	Infrastructure	Ensemble	
		Pourcentages									
iche	1953-57	8.6	12.0	20.6	51.0	27.1	78.1	0.6	0.7	1.3	...
	1958-62	5.6	9.5	15.1	56.9	23.7	80.2	...	0.6	0.6	4.1
	1963-67	7.0	7.0	14.0	61.4	22.7	84.1	...	0.4	0.4	1.5
ique	1953-57	6.7	10.9	17.6	60.3	16.6	76.9	2.2	3.3	5.5	...
	1958-62	6.9	8.5	15.4	60.0	17.5	77.5	2.1	4.5	6.6	0.3
	1963-67	5.3	5.9	11.2	59.0	22.0	81.0	2.2	4.6	6.8	1.0
mark	1953-57	3.4	4.1	7.5	61.5	31.0	92.5	-	-	-	...
	1958-62	3.0	3.8	6.8	69.0	24.0	93.0	-	-	-	0.5
	1963-67	2.7	2.5	5.2	61.3	32.0	93.3	-	-	-	1.1
gne	1953-57	12.2	8.7	20.9	61.9	17.2	79.1	-	-	-	...
	1958-62	5.8	9.8	15.6	71.5	12.1	83.6	-	-	-	0.8
	1963-67	5.0	6.7	11.7	77.8	9.8	87.6	-	-	-	0.7
ce	1953-57	6.3	9.8	16.1	52.7	29.7	82.4	0.4	0.7	1.1	0.4
	1958-62	6.5	10.6	17.1	67.0	13.6	80.6	0.5	1.5	2.0	0.3
	1963-67	4.9	4.6	9.5	69.5	19.5	89.0	0.2	1.3	1.5	...
e	1953-57	...	...	...	...	...	...	-	-	-	...
	1958-62	4.4	3.7	8.1	38.8	51.9	90.7	-	-	-	1.2
	1963-67	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
nde	1953-57	...	...	...	...	...	...	-	...	...	...
	1958-62	...	...	...	...	...	...	-	...	...	...
	1963-67	1.8	1.5	3.3	79.0	17.5	96.5	-	0.2	0.2	...
lie	1953-57	4.4	13.2	17.6	70.9	11.1	82.0	0.1	0.3	0.4	...
	1958-62	3.5	8.9	12.4	64.0	23.5	87.5	0.0	0.1	0.1	...
	1963-67	4.8	7.5	12.3	63.3	24.0	87.3	0.1	0.1	0.2	0.2
embourg	1953-57	6.9	16.2	23.1	58.8	18.0	76.8	-	0.1	0.1	...
	1958-62	8.7	15.4	24.1	56.7	19.0	75.7	-	0.2	0.2	...
	1963-67	11.9	3.8	15.7	55.2	16.6	71.8	-	12.5	12.5	...
vège	1953-57	5.7	13.6	19.3	56.9	23.8	80.7	-	-	-	...
	1958-62	3.7	8.2	11.9	61.4	23.5	84.9	-	-	-	3.2
	1963-67	2.6	5.3	7.9	64.2	27.9	92.1	-	-	-	...
s-Bas	1953-57	7.7	6.8	14.5	53.1	23.4	76.5	3.4	5.6	9.0	...
	1958-62	3.0	4.4	7.4	57.1	23.3	80.4	4.2	7.5	11.7	0.5
	1963-67	1.4	3.1	4.5	61.7	23.4	85.1	3.0	6.2	9.2	1.2
tugal	1953-57	7.9	6.5	14.4	67.9	17.7	85.6	-	-	-	...
	1958-62	6.3	9.0	15.3	60.3	18.0	78.3	-	-	-	6.4
	1963-67	6.8	9.9	16.7	55.3	23.0	78.3	0.7	-	0.7	4.3
ublique	1953-57	7.3	10.2	17.5	59.4	18.3	77.7	1.5	0.9	2.4	2.4
érale	1958-62	5.7	10.1	15.8	56.5	23.9	80.4	0.8	1.3	2.1	1.7
llemagne	1963-67	3.8	6.5	10.3	53.5	32.4	85.9	0.4	0.7	1.1	2.7
aume-Uni	1953-57	10.0	3.5	13.5	82.3	4.2	86.5	-	-	-	...
	1958-62	7.8	5.7	13.5	77.2	8.8	86.0	-	-	-	0.5
	1963-67	2.8	2.7	5.5	79.3	13.9	93.2	-	-	-	1.3
ie	1953-57	5.7	6.1	11.8	66.3	21.9	88.2	-	-	-	...
	1958-62	4.0	4.0	8.0	64.6	25.8	90.4	-	-	-	1.6
	1963-67	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
sse	1953-57	5.2	6.6	11.8	54.8	30.1	84.9	0.9	-	0.9	2.4
	1958-62	5.8	5.9	11.7	58.3	26.5	84.8	0.8	-	0.8	2.7
	1963-67	5.7	5.9	11.6	51.2	33.1	84.3	0.2	0.5	0.7	3.4
quie	1953-57	2.8	6.1	8.9	22.5	68.6	91.1	-	-	-	...
	1958-62	2.0	4.3	6.3	45.8	47.9	93.7	-	-	-	...
	1963-67	4.0	8.1	12.1	40.6	47.3	87.9	-	-	-	...
goslavie	1960-62	19.1	24.9	44.0	14.9	35.8	50.7	4.6	0.7	5.3	...
	1963-67	19.6	32.9	52.5	18.9	25.5	44.4	2.4	0.7	3.1	...

rce: Seizième rapport annuel et résolutions du Conseil des ministres de la Conférence européenne des ministres des transports.

Monnaies nationales en millions d'unités

Pays	Année	Produit national brut (aux prix courants) (a)	Formation brute de capital fixe(a)	CHEMINS DE FER			ROUTES				VOIES NAVIGABLES			Investissements dans les transports intérieurs (5+6+10+13)
				Equipement mobile	Infrastructure	Total (3+4)	Chemins de fer secondaires et urbains	Equipement mobile: Véhicules utilitaires	Equipement mobile: Autres véhicules (b)	Infrastructure	Total (7+8+9)	Bateaux	Infrastructure	Total (11+12)	
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Autriche	1966	262 090	68 530	676	726	1 402	207	1 698	6 506	2 841	11 045	-	46	46	12 700
	1967	279 130	69 780	1 329	894	2 223	190	1 396	6 528	3 393	11 317	-	33	33	13 763
	1968	295 100	69 500	1 135	1 007	2 142	215	1 361	7 843	3 473	12 677	-	55	55	15 089
Belgique	1966	914 200	204 200	2 692	2 363	5 055	557	3 682	21 686	8 584	33 952	842	2 185	3 027	42 591
	1967	978 000	218 100	1 753	2 549	4 302	911	3 527	22 317	11 200	37 044	450	2 032	2 482	44 739
	1968	1 036 900	218 200	1 475	3 143	4 618	1 280	3 623	25 475	14 994	44 092	352	2 140	2 492	52 482
Danemark	1966	76 722	16 280	102	92	194	60	221	2 225	1 758	3 804	-	-	-	4 058
	1967	84 326	18 260	100	89	189	65	213	2 288	1 690	4 191	-	-	-	4 445
	1968	92 205	18 906	107	101	208	54	251	2 387	2 113	4 751	-	-	-	5 013
Espagne	1966	1 477 400	334 800	4 266	4 755	9 021	1 394	22 554	34 576	7 386	64 516	-	-	-	74 931
	1967	1 632 200	346 800	3 098	5 129	8 227	1 224	24 027	38 808	8 686	71 521	-	-	-	80 972
	1968	1 804 900	377 000	2 996	7 082	10 078	2 660	23 118	41 285	14 177	78 575	-	-	-	91 313
France	1966	532 540	132 400	1 124	842	1 966	...	4 000	10 100	3 900	18 000	29	274	303	20 269
	1967	573 230	143 880	1 161	866	2 027	...	4 100	11 100	4 800	20 000	40	311	351	22 378
	1968	628 520	157 150	872	805	1 677	...	4 600	12 400	5 600	22 600	16	306	322	24 599
Grèce	1966	196 130	46 892	234	110	344	1	...	...	1 790	...	-	-	-	...
	1967	211 295	45 872	365	72	437	5	...	...	1 925	...	-	-	-	...
	1968	227 774	60 756	303	100	403	60	...	...	2 961	...	-	-	-	...
Irlande (en milliers d'unités)	1966	1 055 800	195 500	1 303	821	2 124	-	9 491	26 887	8 189	44 567	-	55	55	46 746
	1967	1 142 200	215 700	391	914	1 305	-	9 511	26 399	8 354	44 264	-	60	60	45 629
	1968	1 269 000	252 000	...	...	...	-	...	...	...	...	-	...	...	...
Italie	1966	39 829 000	7 283 000	66 550	113 379	179 929	3 383	191 000	885 000	...	...	754	148	902	...
	1967	43 804 000	8 323 000	39 653	102 273	141 926	1 749	250 000	1 [illegible] 000	...	...	917	129	1 046	...
	1968	47 134 000	9 165 000	24 570	99 019	123 589	...	289 000	1 126 000	...	...	996	...	...	...
Luxembourg	1966	34 665	9 805	158	60	218	-	213	581	243	1 037	-	188	188	1 443
	1967	35 412	8 883	92	42	134	-	214	571	209	994	-	62	62	1 190
	1968	38 729	8 960	39	51	90	-	200	586	240	1 026	-	15	15	1 131
Norvège	1966	54 679	15 944	72	145	217	-	585	1 273	896	2 754	-	-	-	2 971
	1967	60 132	18 196	74	154	228	-	779	1 552	1 035	3 366	-	-	-	3 594
	1968	64 600	17 452	77	155	232	-	825	1 672	1 099	3 596	-	-	-	3 828
Pays-Bas	1966	75 395	19 345	65	138	203	60	655	1 732	1 034	3 421	71	75	146	3 830
	1967	82 997	21 325	35	116	151	41	608	2 071	881	3 560	74	86	160	3 912
	1968	91 870	24 180	31	90	121	35	759	2 453	1 121	4 333	48	91	139	4 628
Portugal	1966	117 811	22 331	125	193	318	132	712	1 092	690	2 494	32	-	32	2 976
	1967	133 465	26 498	148	253	401	96	564	1 010	399	1 973	27	-	27	2 497
	1968	148 962	27 190	235	170	405	58	...	...	300	...	...	-	...	...
République fédérale d'Allemagne	1966	490 700	126 310	699	1 106	1 805	703	3 580	10 303	7 855	21 438	81	135	216	24 162
	1967	494 600	114 430	532	1 560	2 092	821	3 103	9 137	8 222	20 462	53	185	238	23 613
	1968	538 500	124 780	576	1 321	1 897	844	3 476	10 310	...	...	72	171	243	...
Royaume-Uni	1966	38 153	6 704	45	54	99	12	306	950	235	1 491	-	-	-	1 602
	1967	40 146	7 239	39	46	85	14	311	1 047	299	1 657	-	-	-	1 756
	1968	43 009	7 889	31	50	81	19	345	1 159	351	1 855	-	-	-	1 955
Suède	1966	116 159	27 795	113	94	207	-	951	3 127	1 696	5 774	-	-	-	5 981
	1967	124 884	30 252	125	122	247	-	1 023	2 832	1 850	5 705	-	-	-	5 952
	1968	132 292	31 287	177	143	320	-	866	3 599	1 990	6 455	-	-	-	6 775
Suisse	1966	64 625	17 080	175	213	388	104	361	1 509	1 199	3 069	8	22	30	3 591
	1967	68 825	17 495	177	227	404	82	317	1 560	1 207	3 084	6	22	28	3 598
	1968	74 220	18 540	167	219	386	105	352	1 710	1 278	3 340	2	45	47	3 878
Turquie	1966	85 685	14 714	...	...	...	...	...	...	1 180(c)	...	-	-	-	...
	1967	95 685	16 854	...	...	...	...	...	...	1 351(c)	...	-	-	-	...
	1968	105 020	20 256	...	...	...	...	...	...	1 350(c)	...	-	-	-	...

Source: Seizième rapport annuel et résolutions du Conseil des ministres de la Conférence européenne des ministres des transports.

(a) Source: Comptes nationaux des pays de l'OCDE, OCDE.

(b) Ont été compté dans cette rubrique, pour assurer une certaine comparabilité internationale des statistiques, les achats de voitures privées et de motocycles bien que la plupart de ces achats concernent des biens de consommation. Toutefois, la ventilation entre consommation et formation de capital dans ce secteur a été faite, pour les pays qui ont communiqué les données nécessaires.

(c) Routes interurbaines seulement.

Les tableaux 8, 15 et 21 contiennent des données sur le volume du trafic par rail, par route et par voie navigable intérieure, respectivement. Aux tableaux 9 et 22, le trafic total est ventilé par classes de distances pour le trafic ferroviaire et le trafic par voie navigable intérieure, respectivement. On trouvera aux tableaux 28 et 29 des données sur le trafic par container et par oléoducs et aux tableaux 4 et 30 des données sur les transports internationaux de marchandises selon les modes de transport et les marchandises, respectivement.

Mesures en unités physiques

L'une des grandes raisons pour lesquelles on a très largement recours à la mesure en unités physiques des activités de transport est qu'avec ces mesures, on observe la totalité des activités de transport et non pas uniquement, comme avec les mesures de la valeur dans les comptes nationaux, les transports pour compte d'autrui. En d'autres termes, les mesures en unités physiques permettent de saisir les prestations des voitures privées et les transports de marchandises pour compte propre (voir, pour plus de détails, la section suivante qui traite de la mesure de la valeur). Il ressort du tableau 3 (qui récapitule les données sur les transports nationaux de marchandises présentes dans les autres tableaux) que les transports routiers se développent davantage que les transports ferroviaires et que la répartition des marchandises entre les différents modes de transports diffère beaucoup d'un pays à l'autre. Ainsi les transports par route prennent les trois-quarts des tonnes-kilomètres au Royaume-Uni mais moins d'un dixième en URSS.

Le tableau 4, qui est une récapitulation des tableaux sur les transports internationaux de marchandises montre que les transports routiers prennent de plus en plus d'importance, les transports de marchandises étant toutefois beaucoup moins développés au niveau international qu'à l'intérieur des pays.

Bien que les tableaux 3 et 4 fassent très nettement ressortir l'évolution de l'importance relative des différents modes de transport, les tonnages et le nombre de tonnes-kilomètres donnent à penser que ces deux mesures en unités physiques n'indiquent pas des différences absolues. Ainsi en URSS, en 1969, 79,7 % du nombre total de tonnes transportées l'ont été par route mais, si l'on prend le nombre de tonnes-kilomètres, le pourcentage de 79,7 % revient aux transports ferroviaires. La question se pose donc de savoir si l'une ou l'autre de ces mesures peut être considérée comme indiquant des différences absolues du volume de trafic.

Dans toute agrégation des valeurs, on part de l'hypothèse que les unités utilisées sont homogènes. Or, à strictement parler, il n'y a pas deux tonnes-kilomètres ou deux voyageurs-kilomètres qui soient identiques. Même si deux envois identiques sont expédiés entre les deux mêmes points ou si deux voyages identiques sont effectués, le seul fait que ces envois ou ces voyages ont lieu à des moments différents peut signifier que les conditions atmosphériques et les conditions de trafic sont différentes. Il s'ensuit que ces envois ou ces voyages ne sont pas identiques. Toutefois, malgré cela, il est possible de bien évaluer l'importance relative d'un mode de transport sur le marché ou son évolution. Tant que, pour un mode de transport donné, la composition et la nature du trafic ne changent pas sensiblement pendant une certaine période, les mesures en unités physiques donneront une évaluation satisfaisante du chargement. De même, si la composition du trafic ne diffère pas sensiblement d'un mode de transport à l'autre, on pourra faire une évaluation de l'importance respective des modes de transport sur le marché.

Le tableau 30 nous montre toutefois que, dans les transports internationaux de marchandises, la composition du trafic par produits diffère totalement d'un mode de transport à l'autre. Il est certain que le transport par chemin de fer d'une tonne de charbon entre A et B et le transport par route d'une tonne de matériel électrique entre les deux mêmes points sont deux choses différentes. Le coût des deux opérations et la valeur attribuée par le client à chacune d'elles différeront aussi beaucoup.

En outre, un examen des tableaux 9 et 22 nous permet de constater que dans une forte proportion les transports par chemin de fer et par voie navigable intérieure se font sur de longs parcours. La comparaison des tonnages et du nombre de tonnes-kilomètres du tableau 3, nous permet de voir que les trajets parcourus sont beaucoup plus importants pour ces deux modes de transport que pour les transports routiers. Il est évident toutefois que des différences dans la longueur du parcours ne correspondent pas nécessairement à des différences dans le volume des transports. Les livraisons de détail dans les zones urbaines par les transporteurs routiers ne peuvent se comparer, pour la distance parcourue, aux transports ferroviaires interurbains, même si ce sont les mêmes produits qui sont transportés dans les deux cas. Il n'existe, en effet, aucune corrélation significative entre le nombre de kilomètres parcourus et la durée des transports routiers de marchandises(5).

---

(5) "Operating Costs in Road Freight Transport" par S.L. Edwards et B.T. Bayliss (Department of the Environment, Londres 1971). La corrélation était 0,010.

Le problème de l'utilisation des tonnes-kilomètres et de la longueur du parcours comme unités de mesure se pose aussi si on prend en considération la nature des frais de transport. Dans une forte proportion ces frais se rapportent au chargement et au déchargement (y compris les frais administratifs); il n'en coûte donc pas beaucoup plus cher d'expédier un camion entièrement chargé à 1 ou à 10 km. Pourtant si c'est la tonne-kilomètre qui est prise comme unité, un parcours de 10 km donnerait un chiffre de production dix fois plus élevé qu'un parcours d'un km. La preuve en a été donnée dans le cas de l'industrie manufacturière (6) où une augmentation de 1 % du parcours se traduit par une augmentation de 0,21 % seulement du tarif ferroviaire et par une augmentation de 0,27 % du tarif routier.

De là viennent des difficultés non seulement dans les comparaisons entre différents modes mais aussi dans les comparaisons pour un même mode, entre divers pays. En 1969, les compagnies de chemins de fer des pays de l'Union internationale des chemins de fer (UIC) ont transporté 2 435 millions de tonnes, alors que les transports ferroviaires se chiffraient à 1 336 millions de tonnes aux Etats-Unis et à 2 758 millions de tonnes en URSS. Toutefois, la longueur moyenne des parcours aux Etats-Unis et en URSS est beaucoup plus grande que dans les pays de l'UIC puisqu'elle est de 838,7 km aux Etats-Unis et de 858 km en URSS contre 210,5 km dans les pays de l'UIC. Il s'ensuit que, si on se fonde sur le nombre de tonnes-kilomètres, les chemins de fer semblent être considérablement plus importants aux Etats-Unis et en URSS que dans les pays de l'UIC. En effet le nombre de tonnes-kilomètres s'élève à 1 126 026 millions aux Etats-Unis, à 2 367 100 millions en URSS et à 512 600 millions seulement dans les pays de l'UIC. Il serait toutefois entièrement faux d'en conclure que les chemins de fer sont deux fois plus importants aux Etats-Unis que dans les pays de l'UIC.

Outre les différences fondamentales dans la nature des opérations effectuées par les divers modes de transport, il en existe dans la nature du fonctionnement de ces modes, qui peuvent avoir une influence sur les mesures en unités physiques de leur production. Les trains constituant des unités très importantes, l'un des grands problèmes consiste à organiser les expéditions de détail et par wagon de manière à former des trains à chargement complet. Aussi, un colis donné peut-il avoir à parcourir de nombreuses fois la longueur du trajet direct qui sépare les deux points entre lesquels il doit être transporté. Dans les transports routiers, où l'unité de base - le camion - est beaucoup plus petite, le problème a moins d'ampleur. Il s'ensuit que, si la mesure est la tonne-kilomètre, la production des chemins de fer est plus forte que celle de la route, même si la valeur est identique dans les deux cas. A cela, il convient d'ajouter les différences dans la qualité des services.

Les grandes différences dans la composition du trafic et dans la nature des opérations des différents modes de transport font que l'évaluation traditionnelle de la production en tonnes-kilomètres, non seulement est très peu satisfaisante pour la comparaison des parts du marché mais aussi risque d'induire sérieusement en erreur. Ainsi, d'après le nombre de tonnes-kilomètres les transports routiers pour compte d'autrui au Royaume-Uni sont plus importants que les transports routiers pour compte propre. Or, il a été récemment prouvé (7) que, si l'on prend la production nette, les transports routiers pour compte propre y sont trois fois plus importants que les transports routiers pour compte d'autrui.

En ce qui concerne le transport des voyageurs, une comparaison des divers modes de transport ne semble pas à première vue poser d'aussi grandes difficultés. Toutefois, les problèmes restent considérables au niveau global. Les modes de transport diffèrent sensiblement par la qualité des services offerts, de sorte que 500 km parcourus par avion en deux heures ne peuvent être comparés avec 500 km parcourus en huit heures par chemin de fer. De même, le trafic par voiture et par autobus est intense dans les zones urbaines très peuplées. Il en est ainsi, mais à un degré moindre, du trafic ferroviaire. C'est rarement le cas des transports aériens.

Toutefois, si le nombre de voyageurs-kilomètres était ventilé selon mouvements urbains et mouvements interurbains, on obtiendrait une mesure du volume des transports beaucoup plus satisfaisante pour les comparaisons. De même, une ventilation du nombre de tonnes-kilomètres entre mouvements urbains et mouvements interurbains donnerait beaucoup plus de valeur à cette mesure bien que, dans ce cas, la question des différences des produits transportés par les divers modes de transport continuerait de se poser. Le tableau 30, par exemple, donne une idée des grandes différences que présente la composition par produit du trafic effectué par les divers modes de transport international de marchandises.

Les mesures agrégées actuelles en unités physiques sont généralement peu satisfaisantes pour les comparaisons entre les modes de transport ou les comparaisons portant sur le même mode dans divers pays. Elles se prêtent beaucoup mieux aux comparaisons dans le temps portant sur un seul mode et ceci, particulièrement, lorsque la période considérée n'est pas trop longue, car alors la composition du trafic, pendant la période, n'a pas trop changé. Il ressort, par exemple, du tableau 30 qu'aucun changement ou pour ainsi dire aucun, n'est intervenu dans la composition du trafic assuré par les divers modes de transport sur une période de douze mois. Toutefois, si l'on se reporte aux Bulletins antérieurs, on note divers changements importants par rapport à la situation cinq années auparavant. Néanmoins, même pendant la période de cinq ans, les

(6) "Industrial Demand for Transport" par B.T. Bayliss et S.L. Edwards (H.M.S.O., Londres, 1970).
(7) "Operating Costs in Road Freight Transport" par S.L. Edwards et B.T. Bayliss, op.cit.

iffres donnent des ordres de grandeur. Le principal intérêt des mesures actuelles de la production en ités physiques est donc de permettre l'observation des taux de variation dans un mode donné et la compaison des taux de variation des divers modes. On peut donc se servir d'une mesure globale en unités ysiques pour conclure que le trafic routier prend de l'importance par rapport au trafic ferroviaire mais on pas qu'il est plus important que ce dernier.

Volume du transport de marchandises et PNB

En rapprochant les montants du PNB du tableau 2, et les chiffres du transport de marchandises des ableaux 8, 15 et 21, on voit que les quantités transportées n'ont pas augmenté autant que la production. n examen plus attentif de la relation dans le temps entre le PNB et les quantités transportées dans les ivers pays fait ressortir que l'élasticité PNB/tonnes-kilomètres est généralement inférieure à l'unité (8), écart à l'unité tendant à grandir en fonction de l'augmentation du revenu par habitant.

La relation entre le PNB et le nombre de tonnes-kilomètres est toutefois très complexe et il ne faudrait urtout pas conclure de ce qui précède que l'augmentation du niveau de vie réduira l'importance relative es transports de marchandises. Des études (9) montrent que la relation entre le PNB et le nombre de tonnes-ilomètres peut être très compliquée car, même à l'intérieur d'un pays donné, elle peut changer sensiblement ème en très peu de temps. Dans l'ensemble, il y a à cela deux raisons: tout d'abord, le PNB comprend la roduction d'un certain nombre de branches d'activité, par exemple celles du secteur tertiaire, qui n'interiennent pas directement dans la demande de transport et, ensuite, les industries qui le font ont des onnages très différents à transporter. Ainsi, l'abandon d'une industrie de base, l'industrie charbonnière ar exemple, au profit d'une industrie manufacturière, l'industrie électronique par exemple, entraînerait ne diminution des tonnages à transporter. Malgré cela, le coût réel du transport augmenterait vraisemlablement et, le matériel électronique étant nettement plus encombrant, la demande de voies pourrait aussi élever. Une simple comparaison du PNB et du nombre de tonnes-kilomètres ne donne aucune indication sur évolution de la demande de transport.

Mesures de la valeur

Un grand nombre des problèmes d'agrégation que soulève l'emploi de mesures en unités physiques dans es transports pourraient sans doute être résolus si on se servait de mesures de la valeur. Dans les paraaphes qui suivent, il sera brièvement traité de la mesure de la valeur des opérations de transport.

Pour ce qui est de la contribution des industries à la production nationale, la production des différentes branches d'activité est calculée par rapport à la valeur ajoutée. Bien que les transports représentent énéralement entre 7 et 9 % de la production nationale, ces pourcentages donnent une mesure sensiblement nférieure au volume total des transports pour deux raisons. Tout d'abord, les transports pour compte propre ont inclus dans les activités principales des entreprises auxquelles les véhicules appartiennent (10) et, nsuite, les voitures privées servant à des fins non commerciales sont totalement exclues. Comme en urope occidentale la voiture privée est le moyen de transport de passagers le plus utilisé et que, d'autre art, le parc des véhicules routiers destinés aux transports pour compte propre y est sensiblement plus mportant que celui des véhicules destinés aux transports pour compte d'autrui, on comprend facilement que a mesure de la valeur ajoutée utilisée de l'industrie des transports dans les statistiques nationales ne applique qu'à une fraction des transports.

Il serait possible de tirer des comptabilités nationales, si elles étaient suffisamment élaborées, des nseignements sur les transports routiers des marchandises pour compte propre, mais il n'existe aucune nnée de base concernant l'emploi des voitures pour les loisirs.

Etant donné que les statistiques de la production nationale ne couvrent pas la totalité des activités transport, on a parfois recours aux données concernant les dépenses. Les dépenses sont, évidemment, une sure brute et non une mesure nette comme la valeur ajoutée. Elles comprennent des éléments intermédiaires, nsi, pour le transport, les intrants d'autres secteurs tels que le combustible et les véhicules sont mptés. Les chiffres correspondants ne peuvent donc pas être utilisés pour mesurer le volume du trafic.

---

8) Une élasticité égale à l'unité signifie qu'une variation de x % du PNB se traduira par une variation de x % du nombre de tonnes-kilomètres. Si l'élasticité est inférieure à l'unité, une variation de x % du PNB entraîne une variation inférieure à x % du nombre de tonnes-kilomètres.

9) "Methodische Probleme von Verkehrsprognosen" par B.T. Bayliss (Vandenhoeck and Ruprecht, Göttingen 1970).

10) Une étude intitulée Operating Costs in Road Freight Transport (Coût d'exploitation des transports routiers de marchandises) par S.L. Edwards et D.T. Bayliss, op.cit., faite au Royaume-Uni, par exemple, montre que si les transports routiers de marchandises pour compte propre étaient comptés avec les transports routiers de marchandises pour compte d'autrui, les transports routiers de marchandises représenteraient à eux seuls près de 6 % du PNB.

ВВЕДЕНИЕ

Некоторые замечания, касающиеся характера статистических таблиц

В предыдущие годы было принято комментировать содержащиеся в бюллетене таблицы и по мере возможности сравнивать изменения положения на транспорте с общими экономическими изменениями. Через каждые пять лет давался комментарий статистических данных за пятилетний период вместо комментария о последних двенадцати месяцах, как в предшествующие годы. В этом году было признано целесообразным комментировать сам характер статистических данных и рассмотреть, в частности, возможности их использования. В таблицах приводятся основные данные о подвижном составе, инфраструктуре, эксплуатации, и именно в такой последовательности они рассматриваются ниже.

ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

В таблицах 7, 13 и 18 приводится информация соответственно о железнодорожном и автомобильном подвижном составе и о судах внутренних водных путей. Данные как о существующем парке, так и новом подвижном составе анализируются в соответствии с размерами и типами. В таблицах 27, 28 и 29 содержатся данные о количестве контейнеров и протяженности трубопроводов, включая тоннаж, приходящийся на эти виды транспорта.

Данные таблиц 7, 13 и 18 показывают, что с 1963 года в основном произошло сокращение парка локомотивов и подвижного состава; что для судоходства по внутренним водным путям было характерно увеличение числа крупных барж при незначительном изменении их общего количества; и что сильно возросли число владельцев легковых автомобилей и грузоподъемность парка грузовых автомобилей. В грузовых автомобильных перевозках, как и в перевозках по внутренним водным путям, заметна тенденция к увеличению размера транспортных единиц.

Автомобильный подвижной состав

В некоторых случаях дается простое сравнение темпов изменения национального дохода и темпов изменения уровня наличия легковых автомобилей и грузовых транспортных средств. Однако доход является лишь одним из многих факторов, оказывающих влияние на автомобильный парк.

Во многих странах как Западной, так и Восточной Европы правительства контролируют расширение парка грузовых транспортных средств; поэтому связь между изменениями национального продукта и изменениями количества грузовых автомобилей была незначительной. Выше отмечалась тенденция к увеличению размеров грузовых транспортных средств в связи с их большей экономичностью, однако и здесь правительства определяют конструкцию, применяют различные правила и, учитывая соображения, связанные с окружающей средой, обычно отклоняют требования об увеличении максимально допустимых размеров транспортных средств.

В Восточной Европе с целью содействия быстрому промышленному развитию вводились ограничения на покупку легковых автомобилей. Поэтому в Восточной Европе число легковых автомобилей было очень незначительным, и, так же как и в автомобильном грузовом транспорте, изменения парка легковых автомобилей мало соответствуют изменениям национального дохода. Чиже в таблице приводятся данные о числе легковых автомобилей на 1 000 человек населения в странах Восточной Европы в 1959 году.

Общее число легковых автомобилей и число легковых автомобилей на 1 000 человек населения в Восточной Европе, 1959

Страна	Общее число легковых автомобилей	Число легковых автомобилей на 1 000 человек населения
Албания	1 700*	1,1
Болгария	8 500*	1,1
Венгрия	24 800	2,5
Германская Демократическая Республика	298 600[a]	17,3
Польша	109 600	3,7
Румыния	8 500*	0,5
СССР	575 000*	2,7
Чехословакия	216 300	15,9

(a) 1960.

Однако за последнее десятилетие отмечается значительное увеличение производства и потребления товаров ительного пользования и постоянно увеличивается число легковых автомобилей, как это можно видеть из приве- нной ниже таблицы.

Число легковых автомобилей в странах Восточной Европы

Страна	1959	1967	1969
Албания	1 700*	...	...
Болгария	8 300*	11 400*	17 000*
Венгрия	24 800	144 600	192 300
Германская Демократическая Республика	298 600(a)	827 000	1 039 200
Польша	109 600	331 900	423 000
Румыния	8 500*	27 000*	35 000*
СССР	575 000*	1 100 000*	1 500 000*
Чехословакия	216 300	512 700	651 600

(a) 1960.

Напротив, в странах Западной Европы было мало сдерживающих факторов в частном секторе владения машинами изменения парка легковых автомобилей были более тесно связаны с изменениями национального дохода, чем это ело место в Восточной Европе. Однако эту зависимость нельзя назвать очень строгой.

Подробный анализ тенденций в отдельных странах Западной Европы показывает, что в краткосрочном плане коло 12 месяцев) отсутствует связь между изменениями уровня дохода (даже с учетом соответствующего отста- ния) и изменениями парка легковых автомобилей. В долгосрочном плане уровень дохода приобретает большее ачение, однако и в этом случае существуют другие факторы, имеющие такую же или еще большую важность. Как е указывалось, эти выводы основаны на детальном изучении тенденций в отдельных странах; приведенная ниже блица(1) дает приблизительное представление о существующем положении на примере некоторых стран. В отно- нии этой таблицы можно сделать два общих вывода: во-первых, рост парка легковых автомобилей по отношению росту валового национального продукта за 1969/70 год имеет мало общего с зависимостью между этими показа- лями за период 1963-1970 годов. Во-вторых, различия в валовом национальном продукте на душу населения не ъясняют различий в отношении количества легковых автомобилей на душу населения в разных странах.

Валовой национальный продукт на душу населения и число легковых автомобилей на 1 000 человек населения в отдельных странах Западной Европы, 1963-1970

Страна	Валовой национальный продукт на душу населения					Число легковых автомобилей на 1 000 человек населения				
	1963	1969	1970	1970/1963	1970/1969	1963	1969	1970	1970/1963	1970/1969
	Доллары			Индекс		Число			Индекс	
Австрия	1 095	1 390	1 479	135	106	87,5	152,5	161,3	184	106
Соединенное Королевство	1 605	1 819	1 849	115	102	140,9	208,5	213,0	151	102
Федеративная Республика Германии	1 713	2 192	2 267	132	103	126,8	206,8	226,0	178	109
Финляндия	1 409	1 774	1 906	135	107	66,7	136,7	151,5	227	111
Франция	1 757	2 333	2 446	139	105	165,2	246,4	254,1	154	103
Швейцария	2 023	2 362	2 439	121	103	129,6	206,3	220,2	170	107

Примечание: Данные о валовом национальном продукте указаны в долларах в ценах 1963 года и в соответствии с официальным обменным курсом.

(1) На основании таблиц 1, 2 и 13 Бюллетеня.

В краткосрочном плане спрос на автомобили в значительной степени зависел от оценки населением будущих экономических тенденций, например уровня безработицы, а не уровня дохода. В более долгосрочном плане возрастает роль дохода, однако и в этом случае такое же или большее значение имеют такие факторы, как наличие общественного транспорта, плотность населения, общее количество автомобилей и региональные тенденции. Например, в Соединенном Королевстве "северная дистанция"(2) признана одним из наиболее важных показателей, определяющих спрос на легковые автомобили.

В заключение следует отметить, что было бы ошибкой пытаться определить простую связь между изменениями в общем уровне экономической активности и изменениями парка подвижного состава (как пассажирского, так и грузового).

Однако было бы неправильно представлять себе транспортное оборудование лишь как перевозочные средства. Транспорт - это целая система, связанная с распределением грузов и перевозкой людей, а транспортное оборудование - это все оборудование, необходимое для этих операций. При все большем разделении городских и междугородных перевозок, как пассажирских, так и грузовых, и при физическом перемещении между двумя или несколькими пунктами, являющемся во многих случаях вспомогательным по отношению к другим аспектам транспортной операции, все более важную роль, помимо перевозочных средств, начинают играть вспомогательное оборудование и устройства. Простое перечисление этих устройств вызвало бы серьезные трудности, однако был бы достигнут определенный прогресс, если бы удалось классифицировать данные, характеризующие инфраструктуру (см. далее раздел об инфраструктуре). Это различие между городскими и междугородными перевозками является в значительной мере следствием серьезных проблем, связанных с перегруженностью движения во многих городах, а также на основных междугородных магистралях. Решение было найдено в возможно более централизованной перевозке грузов по междугородным магистралям с разделением крупных партий груза лишь для распределения внутри городских районов. Эти идеи нашли свое отражение главным образом при грузовых перевозках, однако их широкое применение и в пассажирских перевозках могло бы стать характерной особенностью следующего десятилетия.

Контейнеры и трубопроводы

Как в связи с идеей централизованных междугородных перевозок, так и в связи с изменениями характера технологии перевозок отмечается заметное развитие высокоскоростного контейнерного обслуживания и трубопроводов. Конечно, большие и средние контейнеры - не новинка в железнодорожных перевозках; из таблицы 27 можно видеть, что в 1963 году во Франции и в Федеративной Республике Германии число принадлежащих управлениям железных дорог или допускаемых ими к перевозке контейнеров составляло соответственно 63 000 и 24 000 и что через шесть лет эти цифры составляли соответственно 135 000 и 43 000. Далее, из таблицы 28 видно, что, несмотря на такое большое увеличение числа контейнеров, общий тоннаж, перевезенный в контейнерах в 1969 году по сравнению с 1963 годом, в Федеративной Республике Германии почти не изменился, а во Франции фактически снизился. Однако эти цифры не дают правильного представления о важности так называемой "контейнерной революции".

"Контейнерная революция" характеризуется следующими особенностями: используются большие контейнеры стандартного типа; для перегрузки контейнеров с одного вида транспорта на другой на терминалах необходимы всевозможные вспомогательные устройства и механизмы, и целые поезда или суда специально оборудуются и предназначаются для контейнерных перевозок. В последующих пунктах эти аспекты рассматриваются более подробно, и становится очевидным несовершенство настоящей статистики в освещении вопросов, касающихся транспортного оборудования.

Существуют два основных источника поступления контейнеров для перевозки по железной дороге. Первый - это морские контейнерные перевозки(3); второй - это перевозки лишь в пределах Европы. Прибывающие в порт контейнеры готовы для перевозки по железной дороге, и приведенные ниже в таблице данные, касающиеся Бремен/Бремерхафена, иллюстрируют растущую важность таких перевозок.

---

(2) "Северная дистанция": десятикилометровый отрезок, основанный на национальной картографической сетке и линейно относящийся к градусам широты.

(3) Ниже приводятся некоторые полученные за 1970 год данные в отношении международного движения больших контейнеров, связанного с морской транспортировкой.

Испания: всего - 76 586.

Нидерланды: выгружено с судов - 133 593; погружено на суда - 123 727; всего - 257 320.

Швеция: выгружено с судов - 36 800; погружено на суда - 34 100; всего - 70 900.

Развитие грузовых и контейнерных операций в Бремен/Бремерхафене, 1966-1970

Год	Всего	Навалочные грузы	Смешанные сборные грузы	Смешанные сборные грузы, перевозимые в контейнерах	Контейнеры в 20-футовом эквиваленте
	В тоннах			%	Число
1966	17 320 792	8 165 295	9 133 497	0,8	16 670
1967	17 389 878	7 864 038	9 325 840	3,3	51 258
1968	18 985 803	8 624 134	10 361 669	4,5	69 848
1969	20 597 467	8 633 258	11 964 209	6,9	118 001
1970(a)	23 700 000	11 500 000	12 200 000	10,9	180 000

Источник: "Container News", январь 1971, стр. 15.

(a) Оценки.

Этот значительный рост контейнерных перевозок наблюдается во многих европейских портах, как это видно з приведенной ниже таблицы. Для того чтобы справиться с таким объемом перевозок, станции должны распо-агать значительным вспомогательным оборудованием. Например, контейнерная пристань Бременского порта дли-ой 700 м оборудована 3 портальными кранами и 6 автоконтейнеровозами, а в Бремерхафене после завершения ее ооружения контейнерная пристань длиной 1 600 м будет укомплектована 7 портальными кранами и 21 автоконтей-еровозом. Из приведенной ниже таблицы видно, что такой уровень "вооруженности" оборудованием для контей-ерных операций является особенностью также и других портов.

Контейнерные перевозки и оборудование в некоторых портах Европы

Порт	Контейнерные перевозки			Оборудование для контейнерных операций
	1 000 т			Число кранов
	1969	1970(a)	1971(b)	
Антверпен	559	1 093	1 105	8
Белфаст	1 450	...	...	7
Бремен/ Бремерхафен	823	1 200	1 500	7
Дублин	774	1 000	...	9
Готенбург	1 422	1 800	2 000	4
Гамбург	452	750	1 100	-
Порт Ларн	1 046	1 100	1 200	5
Гавр	293	580	960	5
Ливерпуль	1 309	1 400	...	-
Роттердам	2 076	...	...	10

Источник: "Container News", декабрь 1970, стр. 36/7.

(a) По приблизительным оценкам.
(b) По прогнозам.

Внутренние терминалы также необходимы для осуществления как перевозок из портов, так и чисто внутренни контейнерных перевозок. В Соединенном Королевстве служба перевозки контейнеров маршрутными контейнерными поездами располагает 22 терминалами и 80 пунктами (кроме морских терминалов и пунктов). В Федеративной Республике Германии имеется 48 терминалов, расположенных таким образом, что расстояние между ними не превышает 80 км.

Интенсивное развитие трубопроводов в 60-е годы в Европе объяснялось тем фактом, что дешевле доставлять сырую нефть к основным центрам ее очистки и затем перевозить обычными средствами транспорта, чем очищать ее в портах и перевозить очищенную нефть на гораздо бо́льшие расстояния. Данные таблицы 29 свидетельствуют о значительном увеличении протяженности действующих трубопроводов и еще большем увеличении объема транспортируемой нефти. К концу 60-х годов в Австрии и Франции на долю нефтетрубопроводов приходилось в тонно-километрах намного больше 10% внутренних грузовых перевозок, а в ряде других стран эта доля была лишь немногим ниже.

В настоящее время трубопроводы используются для транспортировки нефти, однако серьезно рассматривается возможность использования их для транспортировки других продуктов. Их можно использовать для транспортировки в пределах городов, а также между городами и отдельными районами.

Городские и междугородные пассажирские перевозки

В пассажирских перевозках нашли свое развитие идеи и планы отделения междугородных перевозок. Это уже в определенной степени проводится в жизнь путем организации перевозок скоростными междугородными поездами, однако более далеко идущие идеи предусматривают применение этого принципа и по отношению к автомобильным перевозкам. При междугородном сообщении крупные централизованные перевозки можно было бы осуществлять, сцепляя на определенном маршруте автомобили друг с другом; затем, после прибытия в пункт назначения, эти автомобили будут расцепляться. В городских районах применение небольших приводимых в действие от аккумулятора автомобилей, вероятно, станет не только желательным, но, возможно, также и необходимым. При городских перевозках они имеют ряд явных преимуществ по сравнению с обычными автомобилями, поскольку они бесшумны и не загрязняют атмосферу. Однако они не пригодны для длительных поездок как из-за ограниченной скорости, так и из-за ограниченной максимальной длины пробега без зарядки аккумулятора.

Как в случае грузовых, так и пассажирских перевозок необходимо отделить городские перевозки от междугородных, и пример с контейнерами указывает на то, что это связано с новым представлением о транспорте и с новым подходом к сбору статистических данных.

ИНФРАСТРУКТУРА

В таблицах 6, 11 и 17 приводятся данные о протяженности железнодорожных линий, автомобильных дорог и внутренних водных путей. Статистические данные приведены с разбивкой на различные категории дорог, например автомагистрали и другие дороги, электрифицированные и неэлектрифицированные железнодорожные линии. В таблице 12 приводится информация о расходах по различным категориям дорог.

Ценность статистических данных о протяженности дорожных сетей, конечно, снижается, если невозможно сравнить эти данные с требуемым уровнем. Определенная картина может быть получена при сравнении существующих сетей с размерами территории стран, с наличным автомобильным парком или с объемом перевозок в пассажиро- и тонно-километрах. Однако такие выкладки очень приблизительны и малопоказательны в отношении соответствия какой-либо определенной сети.

Разумеется, перевозки не распределяются равномерно по сети как во времени, так и в пространстве. Так например, в Соединенном Королевстве в период 1963-1969 гг. по 10% сети осуществлялось 63% всего движения. Поэтому ценность данных о сети для анализа положения внутри страны была бы гораздо большей, если они могли бы быть соотнесены с данными об интенсивности перевозок. Например, если две страны имеют территории одинаковой величины и одинаковые автомобильные парки при различной протя..енности основных дорог, нельзя сказать, что одна из этих стран в этом отношении является более развитой. В одной стране промышленность и население могут быть сконцентрированы в гораздо большей степени, что приводит к высоким нагрузкам лишь на незначительную часть сети дорог.

Капитальные вложения

На примере подвижного состава было показано, что в связи с изменяющимся характером перевозок существующая статистика в недостаточной степени отражает объем и разнообразие используемого в настоящее время оборудования. Во многих случаях целесообразно отделять подвижной состав от сооружений и объединять данные о сооружениях с данными о сети для получения общей цифры, характеризующей инфраструктуру. Обычно такие данные об инфраструктуре нельзя получить, однако в приведенных ниже таблицах дается информация о капитальном

ожении в транспорте. Эти цифры для Западной Европы нельзя непосредственно сравнивать с данными национальных счетов, поскольку все капитальное вложение на транспорте отнесено за счет транспортной деятельности, т.е. о включает прирост основных фондов транспортных предприятий, осуществляющих перевозки за собственный счет[4], покупку легковых автомобилей (которые являются потребительскими товарами, а не средствами производства), а кже капитальные вложения при строительстве дорог. Однако в Восточной Европе фактически весь прирост основных фондов на транспорте относится в национальных счетах к транспортной промышленности, и таким образом нет обходимости в какой-либо корректировке.

Согласно таблицам, в Западной Европе этот прирост основных фондов на транспорте составляет обычно около ной пятой от общего прироста основных фондов. Однако, как уже указывалось, он включает общий парк дорожх транспортных средств, многие из которых являются потребительским товаром, а не средством производства. днако соответствующая корректировка невозможна, поскольку продажа автомобилей в отдельных странах не классицируется в зависимости от их использования в личных или в деловых целях. Покупка автомобильного подвижного состава обычно составляет от половины до двух третей от всех капитальных вложений во внутреннем трансрте. Таким образом, если считать, что расходы на потребление составляют половину этой цифры, то доля анспорта в общем валовом накоплении основных фондов упадет до приблизительно 10-15%. Эта цифра, конечно, включает капитальные вложения в каботажном, морском, воздушном транспорте; если же учесть эти данные, то вершенно очевидно, что транспорту принадлежит очень важная доля в общих капитальных вложениях.

Данные, характеризующие положение в Восточной Европе, менее подробны, однако, согласно приведенной ниже блице, транспорт и связь за последние пять лет постоянно обеспечивают 10-15% всех капитальных вложений. от уровень идентичен уровню, характерному для Западной Европы, однако не следует забывать, что он включает кже воздушный и морской транспорт (связь составляет незначительную долю). Однако, если учесть неопредеенность в отношении степени корректировки данных, характеризующих положение с покупкой автомобилей в Западй Европе, в общем можно сказать, что доля капитальных вложений за счет транспорта в Западной и Восточной ропе является одинаковой и значительной.

Однако существует различие между цифрами, относящимися к Западной и Восточной Европе. В Западной Евро- большая часть капитальных вложений приходится на автомобильный транспорт, тогда как в Восточной Европе - железнодорожный: в Венгрии, Польше и в Союзе Советских Социалистических Республик, например, соответственно 56, 37 и 29% капитальных вложений за счет транспорта и связи в 1968 году приходилось на железнорожный транспорт.

Доля капитальных вложений в транспорт и связь в общих капиталовложениях в Восточной Европе за 1965-1969
(в процентах)

Страна	1965	1966	1967	1968	1969
Болгария	14,5	...	14,3	14,2	14,0
Венгрия	14,6	14,3	14,0	14,7	12,2
Германская Демократическая Республика	9,5	8,9	9,6	9,2	9,1
Польша	11,2	11,9	12,1	11,7	...
Румыния	9,9	11,1	10,3	10,3	11,0
СССР	9,9	9,5	9,2	9,1	9,5
Чехословакия	11,3	10,7	14,8	16,3	...

4) Более подробное объяснение этой проблемы см. в разделе о стоимостных показателях в главе о перевозках.

Капитальные вложения во внутренний транспорт Западной Европы

(В процентах к валовому приросту основных фондов в каждой стране)

Страна	1960	1963	1964	1965	1966	1967	В среднем за 1963-1967
Австрия	21,0	18,8	18,5	18,6	18,7	19,6	18,8
Бельгия	21,2	24,1	23,2	21,6	21,7	21,1	22,2
Греция	10,0	13,5	...	...	...	...	...
Дания	29,9	24,1	25,8	23,2	25,6	25,3	24,8
Ирландия	31,7	27,5	26,7	23,4	24,1	21,5	24,4
Испания	17,0	17,6	19,6	19,0	22,1	23,1	20,7
Италия	15,9	20,8	7,6	22,4	23,4	23,4	19,5
Люксембург	15,3	12,4	11,1	14,6	14,7	13,4	13,1
Нидерланды	18,1	23,2	22,8	25,3	20,9	19,5	22,1
Норвегия	15,2	18,3	19,9	18,7	19,0	18,8	18,9
Португалия	14,0	8,3	4,2	18,1	13,7	10,1	11,1
Соединенное Королевство	27,7	26,9	26,6	24,9	24,0	24,5	25,3
Турция	21,9	16,4	16,2	16,8	15,9	17,2	16,5
Федеративная Республика Германии	20,3	22,5	21,3	20,3	20,1	21,7	21,1
Франция	16,9	18,8	17,5	20,4	21,1	20,5	19,8
Швейцария	19,5	21,3	22,1	20,6	21,0	20,6	21,1
Швеция	25,0	23,8	11,0	...	...	...	...
Югославия	11,5	6,7	8,2	7,2	6,8	...	7,2(a)

Источник: Шестнадцатый ежегодный доклад и резолюции Совета министров Европейской конференции министров транспорта.

(a) В среднем за 1963-1966 годы.

Структура прироста основных фондов во внутреннем транспорте Западной Европы

АНА	ПЕРИОД	ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ			АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ			ВНУТРЕННИЕ ВОДНЫЕ ПУТИ			ВТОРОСТЕПЕННЫЕ И ГОРОДСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ (подвижной состав и инфраструктура)
		Подвижной состав	Инфраструктура	Всего	Подвижной состав	Инфраструктура	Всего	Подвижной состав	Инфраструктура	Всего	
		В процентах									
трия	1953-1957	8,6	12,0	20,6	51,0	27,1	78,1	0,6	0,7	1,3	...
	1958-1962	5,6	9,5	15,1	56,9	23,7	80,2	...	0,6	0,6	4,1
	1963-1967	7,0	7,0	14,0	61,4	22,7	84,1	...	0,4	0,4	1,5
ьгия	1953-1957	6,7	10,9	17,6	60,3	16,6	76,9	2,2	3,3	5,5	...
	1958-1962	6,9	8,5	15,4	60,0	17,5	77,5	2,1	4,5	6,6	0,3
	1963-1967	5,3	5,9	11,2	59,0	22,0	81,0	2,2	4,6	6,8	1,0
ция	1953-1957	...	...	...	...	...	...	-	-	-	...
	1958-1962	4,4	3,7	8,1	38,8	51,9	90,7	-	-	-	...
	1963-1967	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
ия	1953-1957	3,4	4,1	7,5	61,5	31,0	92,5	-	-	-	...
	1958-1962	3,0	3,8	6,8	69,0	24,0	93,0	-	-	-	0,5
	1963-1967	2,7	2,5	5,2	61,3	32,0	93,3	-	-	-	1,1
андия	1953-1957	...	...	...	...	...	...	-	...	...	...
	1958-1962	...	...	...	...	...	...	-	...	...	...
	1963-1967	1,8	1,5	3,3	79,0	17,5	96,5	-	0,2	0,2	...
ания	1953-1957	12,2	8,7	20,9	61,9	17,2	79,1	-	-	-	...
	1958-1962	5,8	9,8	15,6	71,5	12,1	83,6	-	-	-	0,8
	1963-1967	5,0	6,7	11,7	77,8	9,8	87,6	-	-	-	0,7
алия	1953-1957	4,4	13,2	17,6	70,9	11,1	82,0	0,1	0,3	0,4	...
	1958-1962	3,5	8,9	12,4	64,0	23,5	87,5	0,0	0,1	0,1	...
	1963-1967	4,8	7,5	12,3	63,3	24,0	87,3	0,1	0,1	0,2	0,2
ксембург	1953-1957	6,9	16,2	23,1	58,8	18,0	76,8	-	0,1	0,1	...
	1958-1962	8,7	15,4	24,1	56,7	19,0	75,7	-	0,2	0,2	...
	1963-1967	11,9	3,8	15,7	55,2	16,6	71,8	-	12,5	12,5	...
дер- ды	1953-1957	7,7	6,8	14,5	53,1	23,4	76,5	3,4	5,6	9,0	...
	1958-1962	3,0	4,4	7,4	57,1	23,3	80,4	4,2	7,5	11,7	0,5
	1963-1967	1,4	3,1	4,5	61,7	23,4	85,1	3,0	6,2	9,2	1,2
вегия	1953-1957	5,7	13,6	19,3	56,9	23,8	80,7	-	-	-	...
	1958-1962	3,7	8,2	11,9	61,4	23,5	84,9	-	-	-	3,2
	1963-1967	2,6	5,3	7,9	64,2	27,9	92,1	-	-	-	...
ртуга- я	1953-1957	7,9	6,5	14,4	67,9	17,7	85,6	-	-	-	...
	1958-1962	6,3	9,0	15,3	60,3	18,0	78,3	-	-	-	6,4
	1963-1967	6,8	9,9	16,7	55,3	23,0	78,3	0,7	-	0,7	4,3
ед.Ко- левство	1953-1957	10,0	3,5	13,5	82,3	4,2	86,5	-	-	-	...
	1958-1962	7,8	5,7	13,5	77,2	8,8	86,0	-	-	-	0,5
	1963-1967	2,8	2,7	5,5	79,3	13,9	93,2	-	-	-	1,3
рция	1953-1957	2,8	6,1	8,9	22,5	68,6	91,1	-	-	-	...
	1958-1962	2,0	4,3	6,3	45,8	47,9	93,7	-	-	-	...
	1963-1967	4,0	8,1	12,1	40,6	47,3	87,9	-	-	-	...
дер. спублика рмании	1953-1957	7,3	10,2	17,5	59,4	18,3	77,7	1,5	0,9	2,4	2,4
	1958-1962	5,7	10,1	15,8	56,5	23,9	80,4	0,8	1,3	2,1	1,7
	1963-1967	3,8	6,5	10,3	53,5	32,4	85,9	0,4	0,7	1,1	2,7
анция	1953-1957	6,3	9,8	16,1	52,7	29,7	82,4	0,4	0,7	1,1	0,4
	1958-1962	6,5	10,6	17,1	67,0	13,6	80,6	0,5	1,5	2,0	0,3
	1963-1967	4,9	4,6	9,5	69,5	19,5	89,0	0,2	1,3	1,5	...
ейцария	1953-1957	5,2	6,6	11,8	54,8	30,1	84,9	0,9	-	0,9	2,4
	1958-1962	5,8	5,9	11,7	58,3	26,5	84,8	0,8	-	0,8	2,7
	1963-1967	5,7	5,9	11,6	51,2	33,1	84,3	0,2	0,5	0,7	3,4
эция	1953-1957	5,7	6,1	11,8	66,3	21,9	88,2	-	-	-	...
	1958-1962	4,0	4,0	8,0	64,6	25,8	90,4	-	-	-	1,6
	1963-1967	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
рославия	1960-1962	19,1	24,9	44,0	14,9	35,8	50,7	4,6	0,7	5,3	...
	1963-1967	19,6	32,9	52,5	18,9	25,5	44,4	2,4	0,7	3,1	...

точник: Шестнадцатый ежегодный доклад и резолюции Совета министров Европейской конференции министров транспорта.

Прирост основных фондов во внутреннем транспорте за счет подвижного состава и инфраструктуры в Западной Европе

В млн. единиц национальной валюты

Страна	Год	Валовой национальный продукт (в текущих ценах)(a)	Валовое накопление основных фондов(a)	ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ			Местные и городские железные дороги	АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ				ВНУТРЕННИЕ ВОДНЫЕ ПУТИ			Капитал вложени во внут ренний транспо (5+6+ 10+13
				Подвижной состав	Инфраструктура	Всего (3+4)		Транспортные средства		Инфраструктура	Всего (7+8+9)	Суда	Инфраструктура	Всего (11+12)	
								Коммерческие транспортные средства	Прочие транспортные средства(b)						
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Австрия	1966	262 090	68 530	676	726	1 402	207	1 696	6 506	2 841	11 045	–	46	46	12 700
	1967	279 130	69 780	1 329	894	2 223	190	1 396	6 526	3 393	11 317	–	33	33	13 763
	1968	295 100	69 500	1 135	1 007	2 142	215	1 361	7 643	3 473	12 677	–	55	55	15 089
Бельгия	1966	914 200	204 200	2 692	2 363	5 055	557	3 682	21 [illegible]	[illegible]	33 952	642	2 185	3 027	42 591
	1967	978 000	218 [illegible]	1 758	2 549	4 307	911	3 52[illegible]	22 317	11 [illegible]	[illegible]	450	2 082	2 482	44 739
	1968	1 036 900	218 200	1 475	3 143	4 618	1 260	3 623	25 475	[illegible]	44 092	352	2 140	2 492	52 462
Греция	1966	196 130	46 892	234	110	344	1	...	...	1 790	...	–	–	–	...
	1967	211 295	45 872	365	72	437	5	...	...	1 925	...	–	–	–	...
	1968	227 774	60 756	303	100	403	60	...	...	2 961	...	–	–	–	...
Дания	1966	76 722	16 280	102	92	194	66	221	2 225	1 [illegible]	3 804	–	–	–	4 058
	1967	84 326	18 260	100	89	189	65	213	2 288	1 [illegible]	4 191	–	–	–	4 445
	1968	92 205	18 906	107	101	208	54	251	2 387	2 113	4 751	–	–	–	5 013
Ирландия (в тыс. единиц)	1966	1 055 800	195 500	1 303	821	2 124	–	9 491	26 887	8 189	44 567	–	55	55	46 746
	1967	1 142 200	215 700	391	914	1 305	–	9 511	26 399	8 354	44 264	–	60	60	45 629
	1968	1 269 000	252 000	...	...	...	–	...	...	...	...	–	...	...	...
Испания	1966	1 477 400	334 800	4 266	4 755	9 021	1 394	22 554	34 576	7 386	64 516	–	–	–	74 931
	1967	1 632 200	346 800	3 098	5 129	8 227	1 224	24 027	38 808	8 686	71 521	–	–	–	80 972
	1968	1 [illegible] 900	377 000	2 996	7 062	10 058	2 660	23 [illegible]	41 [illegible]	14 [illegible]	[illegible]	–	–	–	91 313
Италия	1966	39 829 000	7 288 000	[illegible]	[illegible]	[illegible]	3 382	19 [illegible]	[illegible]	...	...	754	148	902	...
	1967	43 [illegible] 000	[illegible] 320 000	30 653	[illegible]	[illegible]	1 749	25[illegible]	[illegible]	...	...	[illegible]	129	1 046	...
	1968	47 134 000	[illegible] 165 000	24 570	[illegible]	[illegible]	...	28[illegible]	[illegible]	...	...	[illegible]	...	...	...
Люксембург	1966	34 665	9 805	158	60	218	–	213	581	243	1 037	–	188	188	1 443
	1967	35 412	8 883	92	42	134	–	214	571	209	994	–	62	62	1 190
	1968	38 729	6 960	39	51	90	–	200	586	240	1 026	–	15	15	1 131
Нидерланды	1966	75 395	19 345	65	138	203	60	655	1 732	1 034	3 421	71	75	146	3 830
	1967	82 997	21 325	35	116	151	41	608	2 071	881	3 560	74	86	160	3 912
	1968	91 870	24 160	31	90	121	35	759	2 453	1 121	4 333	48	91	139	4 628
Норвегия	1966	54 679	15 944	72	145	217	–	585	1 273	896	2 754	–	–	–	2 971
	1967	60 132	18 196	74	154	228	–	779	1 552	1 035	3 366	–	–	–	3 594
	1968	64 600	17 452	[illegible]	155	232	–	825	[illegible]	[illegible]	[illegible]	–	–	–	3 828
Португалия	1966	117 811	22 331	125	193	318	132	712	1 092	[illegible] 690	2 494	32	–	32	2 976
	1967	133 465	26 498	146	253	401	96	564	1 010	399	1 973	27	–	27	2 497
	1968	148 962	27 190	235	170	405	58	...	...	300	...	...	–	...	...
Соед.Королевство	1966	38 153	6 704	45	54	[illegible]	12	306	[illegible]	23[illegible]	[illegible]	–	–	–	1 602
	1967	40 146	7 239	39	46	85	14	311	1 047	299	1 657	–	–	–	1 756
	1968	43 009	7 889	31	50	81	19	345	1 159	351	1 855	–	–	–	1 955
Турция	1966	85 685	14 714	...	...	...	...	...	...	1 180(c)	...	–	–	–	...
	1967	95 685	16 854	...	...	...	...	...	...	1 351(c)	...	–	–	–	...
	1968	105 020	20 258	...	...	...	...	...	...	[illegible](c)	...	–	–	–	...
ФРГ	1966	490 700	126 310	699	1 [illegible]	1 805	708	[illegible] 580	11 [illegible]	[illegible] 85[illegible]	21 436	81	135	216	24 162
	1967	494 600	114 [illegible]	532	1 56[illegible]	2 [illegible]	821	3 [illegible]	9 [illegible]	8 [illegible]	2 [illegible]	58	185	238	23 613
	1968	538 500	12[illegible] 760	5[illegible]	1 321	1 [illegible]	844	3 176	1 [illegible]	...	...	72	171	243	...
Франция	1966	532 540	132 [illegible]	1 124	842	1 [illegible]	...	[illegible]	10 100	3 [illegible]	18 [illegible]	27	274	303	20 269
	1967	573 230	143 880	1 161	866	2 [illegible]	...	4 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	41	311	351	22 379
	1968	62[illegible] 520	15[illegible] 150	872	[illegible]	1 [illegible]	...	4 [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	306	322	24 599
Швейцария	1966	64 625	17 080	175	213	388	104	361	1 [illegible]	1 [illegible]	[illegible]	[illegible]	22	30	3 591
	1967	68 825	17 495	1[illegible]	22[illegible]	4[illegible]	82	317	1 [illegible]	1 [illegible]	[illegible]	[illegible]	22	28	3 596
	1968	74 220	18 540	167	219	386	105	352	1 [illegible]	1 [illegible]	[illegible]	2	45	47	3 878
Швеция	1966	116 159	27 795	113	94	207	–	951	3 127	1 696	5 774	–	–	–	5 981
	1967	124 884	30 252	125	122	247	–	1 023	2 852	1 85[illegible]	[illegible]	–	–	–	5 952
	1968	132 292	31 287	177	143	320	–	88[illegible]	3 [illegible]	1 [illegible]	[illegible]	–	–	–	6 775

Источник: Шестнадцатый ежегодный доклад и резолюции Совета министров о Европейской конференции министров транспорта.

(a) Источник: National Accounts of OECD Countries, OECD.

(b) Расходы на покупку легковых автомобилей и мотоциклов включены в эту колонку с целью обеспечения определенной степени сопоставимости статистических данных по отдельным странам, несмотря на то, что эта часть расходов должна рассматриваться в качестве расходов на потребительские товары. Однако разбивка на потребление и накопление в этом секторе сделана в отношении тех стран, которые предоставили соответствующую информацию.

(c) Только междугородные дороги.

ПЕРЕВОЗКИ

В таблицах 8, 15 и 21 приводятся подробные данные об уровнях перевозок по железным и автомобильным доро-м и по внутренним водным путям, соответственно. В таблицах 9 и 22 все перевозки по железным дорогам и по утренним водным путям классифицируются в зависимости от расстояния. В таблицах 28 и 29 приводятся данные контейнерных перевозках и о транспортировке по трубопроводам; в таблицах 4 и 30 приводится информация о ждународных грузовых перевозках по видам транспорта и по категориям грузов, соответственно.

Натуральные показатели

Одной из важных причин широкого применения на транспорте натуральных показателей при измерении перевозок ляется то, что они охватывают всю транспортную деятельность и не ограничиваются перевозками за счет третьих ц, как это имеет место при применении стоимостных показателей в учете общественного воспроизводства. Дру-ми словами, они включают как перевозки легковыми автомобилями, так и грузовые перевозки за собственный счет олее подробные объяснения см. в следующем разделе о стоимостных показателях).

Анализ таблицы 3 (в которой суммируется информация, содержащаяся в других таблицах о грузовых перевозках отдельных странах) говорит о том, что роль автомобильного транспорта становится все более важной по сравне-ю с железнодорожным транспортом и что распределение грузов по отдельным видам транспорта в отдельных стра-х далеко не равномерно - например, в Соединенном Королевстве три четверти всего тонно-километража приходит-я на автомобильные перевозки, тогда как в СССР на долю автомобильного транспорта приходится менее одной де-той.

Из таблицы 4, в которой суммируются данные таблиц о международных грузовых перевозках, также видно, что втомобильный транспорт приобретает гораздо большее значение, однако его роль в международных грузовых пере-озках гораздо менее значительна, чем во внутренних грузовых перевозках.

Хотя, по-видимому, данные таблиц 3 и 4 дают достаточно ясное представление об изменениях в степени ажности различных видов транспорта, анализ данных о тоннаже и тонно-километрах свидетельствует о том, что ги натуральные показатели не указывают абсолютных различий. Например, в 1969 году в СССР 79,7% общего пе-евезенного тоннажа приходилось на автомобильный транспорт, тогда как в расчете на тонно-километры 79,7% пе-ревозок осуществлялось по железным дорогам. Поэтому возникает вопрос, какой из этих показателей можно взять ля указания абсолютных различий в объеме перевозок.

Главной предпосылкой всякой агрегации является однородность объединяемых основных единиц. Однако, трого говоря, между двумя тонно-километрами и двумя пассажиро-километрами нет абсолютной эквивалентности. аже если осуществляются идентичные грузовые или пассажирские перевозки между двумя одними и теми же пункта-и, тот факт, что они совершаются в разное время, может означать, что будут, например, различными погодные словия и условия движения. Исходя из этого, грузоотправки или поездки не являются идентичными. Однако ля реальной оценки отдельных частей или тенденций во времени нет необходимости в таких ограничениях. Пока ля конкретного вида транспорта состав и характер перевозок не претерпевает значительных изменений в течение звестного периода времени, эти натуральные показатели обеспечат удовлетворительное измерение изменения. очно так же, если нет больших различий в составе перевозок между отдельными видами транспорта, может быть делана оценка различных видов транспорта.

Однако из таблицы 30 видно, что при международных грузовых перевозках состав грузов, перевозимых разными идами транспорта, совершенно различен. Очевидно, что перевозка тонны угля между А и В по железной до-оге не то же самое, что перевозка тонны электрооборудования между теми же самыми пунктами на автомобилях. тоимость этих двух операций и цена, которую платит клиент, совершенно различны.

В свою очередь, данные таблиц 9 и 22 свидетельствуют о большей доле железнодорожного и внутреннего вод-ого транспорта в перевозках на дальние расстояния, а сравнения данных о тоннаже и тонно-километрах, приве-ённых в таблице 3, говорят о том, что на долю этих двух видов транспорта приходится гораздо больше перевозок а дальние расстояния, чем на долю автомобильного транспорта. Однако очевидная разница протяженности пере-озок не обязательно отражает различия в объеме перевозок. Розничное распределение в городских районах с омощью дорожно-транспортных средств нельзя сравнить с междугородными железнодорожными перевозками, даже ког-а речь идет об одних и тех же грузах. Очевидно, нет по существу корреляции между пройденным километражем и ременем, затраченным на осуществление автомобильных грузовых перевозок(5).

---

5) "Operating Costs in Road Freight Transport" by S.L. Edwards and B.T. Bayliss (Department of the Environment, London, 1971). Корреляция составляет 0,010.

Проблема тонно-километров и протяженности перевозки может также быть рассмотрена в связи с характером транспортных затрат. Основная часть затрат приходится на погрузку и выгрузку (включая административно-управленческие расходы); поэтому нет существенной разницы в затратах при отправке полностью груженого грузового автомобиля на расстояние 1 км или 10 км, тогда как в расчете на тонно-километры в последнем случае продукция будет в 10 раз большей. Это наглядно показано на примере обрабатывающей промышленности(6), где увеличение протяженности перевозки на 1% приводит к увеличению стоимости перевозки железнодорожным транспортом лишь на 0,21%, а автомобильным транспортом - на 0,27%.

Это создает трудности не только при сравнении отдельных видов транспорта, но также и при сравнении положения в отношении одного вида транспорта в различных странах. В 1969 году железные дороги, являющиеся членами Международного союза железных дорог (МСЖД), перевезли 2 435 млн. тонн по сравнению с 1 336 млн. в Соединенных Штатах Америки и 2 758 млн. в СССР. Однако средняя протяженность перевозки в Соединенных Штатах и в СССР значительно больше, чем в странах МСЖД, а именно 838,7 км - в Соединенных Штатах, 858 км - в СССР и 210,5 км - в странах МСЖД. Поэтому при расчете на тонно-километры представляется, что как в Соединенных Штатах, так и в СССР железные дороги играют более важную роль, чем в странах МСЖД; соответствующие данные в тонно-километрах составляют 1 121 026 млн. - в Соединенных Штатах; 2 367 100 млн. - в СССР; и лишь 512 600 млн. - в странах МСЖД. Однако было бы ошибкой делать из этого вывод о том, что значение железных дорог в Соединенных Штатах вдвое больше, чем в странах МСЖД.

Кроме основных различий в характере работы разных видов транспорта, существуют также различия в характере эксплуатации, которые могут оказывать влияние на натуральные показатели продукции. Поскольку поезда представляют собой большие транспортные единицы, одной из основных проблем является проблема получения такой комбинации мелких и повагонных отправок, чтобы можно было составить поезд. В результате груз может проделать путь, несколько превышающий расстояние до пункта назначения, в который он должен быть перевезен. В автомобильном транспорте, где размер основной транспортной единицы - грузового автомобиля - гораздо меньше, эти проблемы не играют столь важной роли. В результате, если расчет ведется на тонно-километры, данные о железнодорожных перевозках являются преувеличенными по сравнению с данными об автомобильных перевозках, даже если нет никакой разницы в стоимости этих перевозок. Помимо всего прочего, следует также учесть различия в качестве обслуживания.

Ввиду больших различий в составе перевозок и в характере работы различных видов транспорта традиционный показатель продукции тонно-километр является не только неудовлетворительным при сравнении отдельных видов транспорта, но может также привести к совершенно ошибочным выводам. Например, в Соединенном Королевстве, согласно данным о перевозках в тонно-километрах, автомобильные перевозки за счет третьих лиц играют более важную роль, чем перевозки за собственный счет; между тем, по последним данным(7) при исчислении чистой продукции доля автомобильных перевозок за собственный счет является в три раза большей, чем доля автомобильных перевозок за счет третьих лиц.

Что касается пассажирских перевозок, то при сравнении различных видов транспорта с первого взгляда не возникают столь серьезные трудности, однако на более высоком уровне агрегации остаются еще значительные проблемы. Разные виды транспорта в значительной степени отличаются друг от друга по качеству предлагаемого обслуживания. Так, 500 км за два часа воздушным транспортом нельзя сравнить с перевозкой на то же расстояние за 8 часов по железной дороге. Далее, движение легковых автомобилей и автобусов очень значительно в густонаселенных городских районах, где в значительно меньшей степени перевозки осуществляются по железной дороге и редко воздушным транспортом.

Тем не менее, если провести разбивку пассажиро-километров на городские и междугородные перевозки, то такое измерение перевозок будет гораздо более удовлетворительным для сравнительного анализа. Точно так же разбивка данных, выраженных в тонно-километрах, на городские и междугородные перевозки значительно увеличила бы ценность этого показателя, хотя и в данном случае нельзя не учитывать проблему перевозки отдельными видами транспорта различных категорий грузов. Например, таблица 30 дает представление о существенных различиях в составе грузов, перевозимых различными видами транспорта при международных грузовых перевозках.

---

(6) "Industrial Demand for Transport" by B.T. Bayliss and S.L. Edwards (H.M.S.O., London, 1970).

(7) "Operating Costs in Road Freight Transport" by S.L. Edwards and B.T. Bayliss, op.cit.

Принятые в настоящее время сводные натуральные показатели являются обычно неудовлетворительными при сравнительном анализе перевозок различными видами транспорта или одним и тем же видом транспорта в различных странах, однако они в гораздо большей степени пригодны для сравнения перевозок каким-либо одним видом транспорта за определенный период времени, особенно если этот период не слишком продолжителен, поскольку в этом случае состав перевозок не претерпевает серьезных изменений. Например, из таблицы 30 видно, что за двенадцатимесячный период почти не произошло никаких изменений в составе перевозок, осуществляемых отдельными видами транспорта; однако сравнение с данными предыдущих бюллетеней говорит о том, что за предшествующие пять лет произошли некоторые серьезные изменения. Тем не менее даже в пределах пятилетнего периода эти цифры дают ориентировочное представление о происходящих изменениях. Поэтому наиболее важное применение существующих натуральных показателей продукции заключается в определении темпов изменений в рамках какого-либо определенного вида транспорта и в сравнении темпов изменений, наблюдаемых в различных видах транспорта. Следовательно, на основе сводного натурального показателя можно утверждать, что роль автомобильного транспорта возрастает по сравнению с железнодорожным, но нельзя утверждать, что он является более важным, чем последний.

Объем грузовых перевозок и ВНП

Сравнение данных о ВНП, приведенных в таблице 2, и данных о грузовых перевозках, приведенных в таблицах 8, 15 и 21, говорит о том, что объем перевозок отстает от роста продукции. Более внимательное изучение связи между ВНП и объемом перевозок за определенный период времени в отдельных странах указывает на то, что, как правило, коэффициент эластичности ВНП/ТКМ меньше единицы(8), причем наблюдается тенденция увеличения при росте дохода на душу населения.

Однако зависимость между ВНП и тонно-километражем является очень сложной, и вышеизложенные замечания ни в коем случае не следует понимать в том смысле, что с увеличением уровня жизни будет снижаться относительное значение грузовых перевозок. Исследования(9) показывают, что соотношение между ВНП и тонно-километражем может быть очень сложным, так как даже в пределах одной страны это соотношение может заметно изменяться и на протяжении небольшого периода времени. Вообще говоря, это можно отнести за счет двух факторов: во-первых, ВНП включает продукцию целого ряда отраслей промышленности, например отраслей сферы обслуживания, которые не создают непосредственно спроса на транспорт, и, во-вторых, тоннаж тех отраслей промышленности, которые в основном создают спрос на транспорт, может изменяться в очень больших пределах. Так, например, всякий переход от какой-либо основной отрасли промышленности, такой как угольная, к обрабатывающей промышленности, такой как электроника, приводит к уменьшению перевозимого тоннажа. Несмотря на это, действительная стоимость перевозок, по всей вероятности, увеличится, а из-за значительно меньшей нагрузки на единицу объема, характерной для электронного оборудования, может также возрасти потребность необходимой транспортной емкости.

Простое сравнение ВНП и тонно-километража не позволяет определить изменение уровня спроса на транспортные услуги.

Стоимостные показатели

Следует отметить, что многие проблемы агрегации, возникающие при использовании натуральных показателей, могут быть преодолены путем использования стоимостных показателей. Ниже даются краткие пояснения, касающиеся применения стоимостных показателей к транспортной деятельности.

---

(8) Коэффициент эластичности единицы означает, что изменение ВНП на x% приводит к изменению тонно-километража тоже на x%. Если эластичность меньше единицы, то при изменении ВНП на x% тонно-километраж изменяется меньше, чем на x%.

(9) "Methodische Probleme von Verkehrsprognosen" by B.T. Bayliss (Vandenhoeck and Ruprecht, Göttingen, 1970).

Что касается доли отдельных отраслей промышленности в национальном продукте, продукция каждой отрасли определяется в соответствии с добавленной стоимостью. Хотя доля транспорта в национальном продукте обычно составляет 7-9%, эта цифра весьма неполно отражает общий уровень транспортной деятельности по двум причинам. Во-первых, перевозки за собственный счет отнесены к основной деятельности фирм, которым принадлежат транспортные средства(10); и, во-вторых, полностью исключено использование легковых автомобилей не в служебных целях. Поскольку в Западной Европе легковой автомобиль является наиболее важным средством пассажирских перевозок, а также в связи с тем, что в этих странах автомобильный парк для перевозок за собственный счет значительно больше парка для перевозок за счет третьих лиц, становится очевидным, что используемая в статистике национального производства в отношении транспорта мера добавленной стоимости включает только часть общей транспортной деятельности.

Из национальных счетов, если они в достаточной степени разработаны, можно было бы получить информацию об автомобильных грузовых перевозках за собственный счет, однако не существует достаточно основных данных об использовании легковых автомобилей в целях развлечения.

Из-за недостатка национальных статистических данных о продукции для получения полной картины о транспортной деятельности, иногда приходится прибегать к статистическим данным о расходах (издержках). Расходы - это, конечно, валовое понятие, а не чистое, как добавленная стоимость. Они включают в себя промежуточные затраты; так, например, в транспортную деятельность входят затраты других секторов, такие как горючее, и транспортные средства. Поэтому эти цифры не могут быть использованы для характеристики перевозок.

---

(10) Например, согласно исследованию "Operating Costs in Road Freight Transport" by S.L. Edwards and B.T. Bayliss, op.cit., в Соединенном Королевстве, если объединить автомобильные грузовые перевозки за собственный счет с автомобильными перевозками за счет третьих лиц, на долю одних только автомобильных грузовых перевозок будет приходиться почти 6% ВНП.

1. Estimates of mid-year population and area of country

1. Estimations de la population au milieu de l'année et superficie du pays

1. Оценочная численность населения на середину года и площадь страны

Statistics on population and area of country can be obtained from the United Nations Statistical Yearbook

Les statistiques sur la population et la superficie du pays peuvent être tirées de l'Annuaire statistique des Nations Unies

Статистические данные по населению и площади страны могут быть получены из Статистического ежегодника Объединенных Наций

Country	Pays	Страна	Code / Шифр	GNP 1963	PNB 1969	ВНП 1970	1963 = 100 1969	1963 = 100 1970
ALBANIA [a]	ALBANIE [a]	АЛБАНИЯ [a]	A	...	...	...	153	162
			B	...	...	...	130	134
			C	.	.	.	129	131
			D	.	.	.	191	205
AUSTRIA	AUTRICHE	АВСТРИЯ	A	7 854	10 250	10 980	131	140
			B	1 095	1 390	1 485	127	136
			C	.	.	.	110	106
			D	.	.	.	141	153
BELGIUM	BELGIQUE	БЕЛЬГИЯ	A	14 006	18 240	19 150	130	137
			B	1 508	1 890	1 980	125	131
			C	.	.	.	112	111
			D	.	.	.	132	139
BULGARIA [a]	BULGARIE [a]	БОЛГАРИЯ [a]	A	...	...	...	167	178
			B	...	...	...	159	170
			C	.	.	.	129	135
			D	.	.	.	199	218
CZECHOSLOVAKIA [a]	TCHECOSLOVAQUIE [a]	ЧЕХОСЛОВАКИЯ [a]	A	...	...	...	138	145
			B	...	...	...	134	140
			C	.	.	.	122	123
			D	.	.	.	144	154
DENMARK	DANEMARK	ДАНИЯ	A	7 907	10 640	11 120	135	141
			B	1 685	2 175	2 360	129	134
			C	.	.	.	104	100
			D	.	.	.	152	157
FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY / RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE		ФЕДЕРАТИВНАЯ РЕСПУБЛИКА ГЕРМАНИИ	A	94 994	128 700	135 010	135	142
			B	1 649	2 115	2 190	128	133
			C	.	.	.	111	112
			D	.	.	.	144	153
FINLAND	FINLANDE	ФИНЛЯНДИЯ	A	6 397	8 340	8 960	130	140
			B	1 468	1 775	1 [illegible]	126	136
			C	.	.	.	125	130
			D	.	.	.	149	161
FRANCE	FRANCE	ФРАНЦИЯ	A	84 045	117 390	124 200	140	148
			B	1 758	2 335	2 445	133	139
			C	.	.	.	118	119
			D	.	.	.	142	152
GERMAN DEMOCRATIC REPUBLIC [a] / RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE ALLEMANDE [a]		ГЕРМАНСКАЯ ДЕМОКРАТИЧЕСКАЯ РЕСПУБЛИКА [a]	A	...	...	...	134	141
			B	...	...	...	134	142
			C	.	.	.	114	117
			D	.	.	.	144	153
GREECE	GRÈCE	ГРЕЦИЯ	A	4 703	7 300	7 780	153	165
			B	555	815	875	147	158
			C	.	.	.	118	128
			D	.	.	.	177	195
HUNGARY [a]	HONGRIE [a]	ВЕНГРИЯ [a]	A	...	...	...	140	147
			B	...	...	...	139	144
			C	.	.	.	107	113
			D	.	.	.	135	144
IRELAND	IRLANDE	ИРЛАНДИЯ	A	2 300	3 920	3 960	127	129
			B	807	1 020	1 005	126	125
			C	.	.	.	110	113
			D	.	.	.	152	152
ITALY	ITALIE	ИТАЛИЯ	A	50 228	67 520	72 960	134	141
			B	992	1 370	1 525	138	134
			C	.	.	.	100	103
			D	.	.	.	140	150
NETHERLANDS	PAYS-BAS	НИДЕРЛАНДЫ	A	14 683	20 500	21 730	140	148
			B	1 227	1 590	1 670	130	136
			C	.	.	.	116	124
			D	.	.	.	160	175
NORWAY	NORVÈGE	НОРВЕГИЯ	A	5 738	7 610	7 880	133	137
			B	1 565	1 975	2 050	126	130
			C	.	.	.	102	110
			D	.	.	.	138	145
POLAND [a]	POLOGNE [a]	ПОЛЬША [a]	A	...	...	...	145	154
			B	...	...	...	137	144
			C	.	.	.	114	115
			D	.	.	.	163	178
PORTUGAL	PORTUGAL	ПОРТУГАЛИЯ	A	[illegible]	4 [illegible]	4 790	146	158
			B	340	470	495	137	145
			C	.	.	.	93	95
			D	.	.	.	163	179
ROMANIA [a]	ROUMANIE [a]	РУМЫНИЯ [a]	A	...	...	...	166	177
			B	...	...	...	156	164
			C	.	.	.	126	115
			D	.	.	.	201	229
SPAIN	ESPAGNE	ИСПАНИЯ	A	16 076	23 440	24 940	146	155
			B	517	710	750	137	145
			C	.	.	.	110	107
			D	.	.	.	190	205

GENERAL STATISTICS — 2. Gross national product and indices of agricultural and industrial production

STATISTIQUES GÉNÉRALES — 2. Produit national brut et indices de la production agricole et industrielle

ОБЩАЯ СТАТИСТИКА — 2. Валовой национальный продукт и индексы сельскохозяйственного и промышленного производства

Country	Pays	Страна	Code / Шифр	GNP 1963	PNB 1969	ВНП 1970	1963 = 100: 1969	1963 = 100: 1970
SWEDEN	SUEDE	ШВЕЦИЯ	A	16 681	21 780	22 830	131	137
			B	2 194	2 735	2 835	125	129
			C	.	.	.	99	110
			D	.	.	.	145	156
SWITZERLAND	SUISSE	ШВЕЙЦАРИЯ	A	11 673	14 690	15 320	126	131
			B	2 023	2 360	2 450	117	120
			C	.	.	.	113	113
			D	.	.	.	132	143
TURKEY	TURQUIE	ТУРЦИЯ	A	6 997	10 230	10 680	146	153
			B	236	300	305	127	129
			C	.	.	.	118	119
USSR (a)(b)	URSS (a)(b)	СССР (a)(b)	A	...	...	...	156	169
			B	...	...	...	146	157
			C	.	.	.	128	140
			D	.	.	.	162	175
UKRAINIAN S.S.R. (a)(b)	R.S.S. d'UKRAINE (a)(b)	УКРАИНСКАЯ ССР (a)(b)	A	...	...	...	161	170
			B	...	...	...	152	159
			C	.	.	.	136	139
			D	.	.	.	164	177
UNITED KINGDOM	ROYAUME-UNI	СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО	A	86 106	100 990	103 000	117	120
			B	1 605	1 820	1 850	113	115
			C	.	.	.	110	114
			D	.	.	.	123	124
YUGOSLAVIA (a)	YOUGOSLAVIE (a)	ЮГОСЛАВИЯ (a)	A	...	...	...	147	156
			B	...	...	...	138	144
			C	.	.	.	129	112
			D	.	.	.	154	168
UNITED STATES	ÉTATS-UNIS	СОЕДИНЕННЫЕ ШТАТЫ	A	599 700	791 800	788 600	132	131
			B	3 166	3 895	3 840	123	121
			C	.	.	.	104	105
			D	.	.	.	139	135

Explanation of code :

A = GNP in million dollars at 1963 market prices and official exchange rates.
B = GNP per inhabitant in dollars.
C = Indices of agricultural production.
D = Indices of industrial production.

(a) Data relate to the net material product. This differs from GNP in that it relates to the production of goods and production services only (i.e. services related directly to the production of goods such as repairs, goods transport and distribution). Other services (personal services, banking and insurance, and transport of passengers) are excluded. Net material product also excludes allowances for the consumption of fixed capital (depreciation).

(b) Data for the Ukrainian SSR are included under those for the USSR.

Explication du code :

A = PNB (aux prix du marché et taux d'échange de 1963) en millions de dollars.

B = PNB par habitant en dollars.
C = Indices de la production agricole.
D = Indices de la production industrielle.

(a) Les données se réfèrent au produit matériel net. Celui-ci, à la différence du produit national brut, comprend la production de biens et les services seulement (c'est-à-dire les services directement en rapport avec la production, tels que les réparations, le transport des marchandises et leur distribution). Les autres services (services personnels, banques et assurances, transport de personnes) ne sont pas compris. Le produit matériel net ne comprend pas non plus les provisions pour la consommation de capital fixe.

(b) Les données relatives à la RSS d'Ukraine sont comprises sous celles de l'URSS.

Объяснение шифра:

A = ВНП в миллионах долларов (в рыночных ценах и при валютных курсах 1963 года).

B = ВНП на душу населения в долларах.
C = Индексы сельскохозяйственного производства.
D = Индексы промышленного производства.

(a) Данные касаются чистого материального продукта. Чистый материальный продукт, в отличие от валового национального продукта, включает только производство продуктов и производственные услуги (т.е. услуги, непосредственно связанные с производством товаров, как, например, ремонтные работы, транспортировка и распределение товаров). Другие услуги (личные услуги, банковские и страховые операции, перевозка пассажиров) исключаются. В чистый материальный продукт не включены также отчисления в фонд возмещения потребленных основных средств (износ основных фондов).

(b) Данные по Украинской ССР включены в данные по СССР.

GENERAL STATISTICS

STATISTIQUES GÉNÉRALES

ОБЩАЯ СТАТИСТИКА

3. Relative importance of the principal modes of inland freight transport [a]

3. Importance relative des principaux modes de transport intérieur de marchandises [a]

3. Относительное значение главных видов внутреннего грузового транспорта [a]

Code Шифр	Rail [b] Железные дороги [b]			Road Route Дороги			IWT Voies navigables Внутренние водные пути			Oil pipelines Oléoducs Нефтетрубопроводы		
	1963	1969	1970	1963	1969	1970	1963	1969	1970	1963	1969	1970
	Percentages — Pourcentages — В процентах											
AUSTRIA — AUTRICHE — АВСТРИЯ												
Excluding short-distance road transport Sans les transports routiers à courte distance Исключая автомобильные перевозки на короткое расстояние												
A	...	59.7	59.5	...	10.0	10.6	...	9.0	8.7	...	21.3	21.2
B	...	57.0	57.1	...	18.1	18.7	...	7.5	7.3	...	17.3	16.8
BULGARIA — BULGARIE — БОЛГАРИЯ												
A	16.4	12.0[r]	12.0	81.6	86.2[r]	86.0*	2.0*[c]	2.0*[c]	2.0*[c]	-	-	-
B	68.8	60.4[r]	57.7	25.2	33.6[r]	36.3*	6.0*[c]	6.0*[c]	6.0*[c]	-	-	-
CZECHOSLOVAKIA — TCHECOSLOVAQUIE — ЧЕХОСЛОВАКИЯ												
A	28.8	25.0	24.7	70.0	73.4	73.4	0.6[c]	0.4[c]	0.5[c]	0.6	1.3	1.4
B	82.4	76.4	74.8	10.8	13.0	13.5	3.6[c]	2.7[c]	3.2[c]	3.2	7.9	8.5
FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY — RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE — ФЕДЕРАТИВНАЯ РЕСПУБЛИКА ГЕРМАНИИ												
Excluding short-distance road transport Sans les transports routiers à courte distance Исключая автомобильные перевозки на короткое расстояние												
A	51.0[r]	43.1	42.6	18.6[r]	19.3	19.0	26.1[r]	28.6	28.0	4.3	9.0	10.3
B	46.6[r]	40.0	40.4	21.0[r]	23.4	23.1	28.9[r]	27.9	27.2	3.6	8.7	9.4
FINLAND — FINLANDE — ФИНЛЯНДИЯ												
A	...	6.4	6.1	...	93.6	93.9	...	0.0	0.0	...	-	-
B	...	33.0	31.9	...	67.0	68.1	...	0.0	0.0	...	-	-
FRANCE — FRANCE — ФРАНЦИЯ												
				TOTAL		TOTAL			ВСЕГО			
A	18.9	13.4	...	72.9	77.7	...	5.7	5.9	...	2.5	3.1	...
B	55.7[r]	39.4	...	31.3[r]	38.7	...	9.6	8.7	...	3.4	13.2	...
Excluding short-distance road transport Sans les transports routiers à courte distance Исключая автомобильные перевозки на короткое расстояние												
A	46.7	37.0	...	31.6	42.0	...	14.3	16.1	...	6.4	5.0	...
B	60.6	42.9	...	25.2	33.3	...	10.4	9.5	...	3.7	14.3	...
GERMAN DEMOCRATIC REPUBLIC — RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE ALLEMANDE — ГЕРМАНСКАЯ ДЕМОКРАТИЧЕСКАЯ РЕСПУБЛИКА												
				TOTAL		TOTAL			ВСЕГО			
A	42.1	34.5	33.9	55.9	62.2	62.2	2.0[c]	1.7[c]	1.9[c]	-	1.6	2.0
B	82.1	73.7	71.3	13.5	20.1	21.0	4.4[c]	4.0[c]	4.0[c]	-	2.2	3.7
Excluding short-distance road transport Sans les transports routiers à courte distance Исключая автомобильные перевозки на короткое расстояние												
A	92.3	85.3	83.0	3.5	6.7	7.5	4.2[c]	4.2[c]	4.6[c]	-	3.8	4.9
B	91.3	85.2	82.5	3.9	7.7	8.6	4.8[c]	4.6[c]	4.7[c]	-	2.5	4.3
HUNGARY — HONGRIE — ВЕНГРИЯ												
A	...	22.5	21.8	...	75.9[r]	76.5	...	0.6[c]	0.6[c]	...	1.0	1.1
B	...	73.0	71.0	...	19.9[r]	20.9	...	5.4[r][c]	5.7	...	1.7	2.4
NETHERLANDS — PAYS-BAS — НИДЕРЛАНДЫ												
A	7.7	4.3[r]	4.2	53.6	53.4[r]	54.0	36.8	38.9[r]	38.0	1.9	3.4[r]	3.8
B	12.6	7.0	6.9	23.0	24.1	24.6	60.8	61.7	60.5	3.6	7.2	8.0
NORWAY — NORVÈGE — НОРВЕГИЯ												
Including Ofoten railway Y compris le chemin de fer d'Ofoten Включая Офотенскую железную дорогу												
A	12.3	15.1	...	87.7	84.9	...	-	-	...	-	-	...
B	46.0	45.9	...	54.0	54.1	...	-	-	...	-	-	...
Excluding Ofoten railway Non compris le chemin de fer d'Ofoten Исключая Офотенскую железную дорогу												
A	3.9	5.6	...	96.1	94.4	...	-	-	...	-	-	...
B	37.2	37.3	...	62.8	62.7	...	-	-	...	-	-	...

3. Relative importance of the principal modes of inland freight transport [a]

3. Importance relative des principaux modes de transport intérieur de marchandises [a]

3. Относительное значение главных видов внутреннего грузового транспорта [a]

Code Шифр	Rail [b] Железные дороги [b]			Road Route Дороги			IWT Voies navigables Внутренние водные пути			Oil pipelines Oléoducs Нефтетрубопроводы		
	1963	1969	1970	1963	1969	1970	1963	1969	1970	1963	1969	1970
	Percentages			Pourcentages			В процентах					
	POLAND			POLOGNE			ПОЛЬША					
A	65.6	51.3	49.2	33.7	45.9	47.6	0.7	0.9	1.2	-	1.9	2.0
B	94.9	86.3	84.7	3.9	6.6	7.4	1.2	1.3	2.0	-	5.8	5.9
	USSR			URSS			СССР					
A	17.9	16.4	15.9	78.5	79.7	80.3	2.0	2.0	2.0	1.6	1.9	1.9
B	84.3	79.7	78.7	5.8	6.7	7.0	5.5	5.4	5.5	4.4	8.2	8.9
	UNITED KINGDOM [d]			ROYAUME UNI [d]			СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО [d]					
A	15.1	10.5[r]	10.5	83.3	88.0[r]	87.9	0.6	0.4	0.4	1.0	1.1	1.2
B	30.2	21.8[r]	22.7	68.4	76.1[r]	74.7*	0.3	0.1	0.1	1.1	2.0[r]	2.5
	YUGOSLAVIA			YOUGOSLAVIE			ЮГОСЛАВИЯ					
A	27.7	10.4	9.7	68.1	86.8	87.5	4.2	2.8	2.8	-	-	-
B	69.2	44.1	41.9	16.8	44.7	45.6	14.0	11.2	12.5	-	-	-

Explanation of code :

A = Goods carried.
B = Ton-kilometres.

(a) The above percentages have been derived from the figures of tons and ton-km reproduced in tables 8, 15, 21 and 29. The qualifications given in footnotes in those tables apply equally to the percentages shown above. Where appropriate data did not appear in these tables, the percentages have been estimated. Because of differences in the methods of compilation of the basic statistics of the various modes of inland transport, and of the fact that the original statistics of road transport are in many cases, particularly where transport on own account is involved, based on estimates made in the country concerned, the figures in this table must be regarded merely as orders of magnitude. Moreover, in respect of some countries, the share of road transport in total tons carried may be slightly overstated because of double counting where the same consignments are carried successively by different operators. Finally, ton-km have been given the same value for all modes of transport.

In certain countries, coastal shipping plays an important part in the inland transport of the country. Such countries include Denmark, Greece, Italy, Norway and the United Kingdom.

(b) Main-line system of each country only.

(c) Transport by national shipping undertakings at home and abroad.

(d) Great Britain.

Explication du code :

A = Marchandises transportées.
B = Tonnes-kilomètres.

(a) Les pourcentages ci-dessus sont calculés à partir des chiffres en tonnes et tonnes-km des tableaux 8, 15, 21 et 29. Les remarques au bas de ces tableaux s'appliquent donc aussi aux pourcentages ci-dessus. En raison des différences qui existent entre les méthodes de compilation des statistiques de base des divers modes de transports intérieurs et du fait que les statistiques originales des transports routiers sont, dans de nombreux cas, basées sur des estimations faites par les pays en question, particulièrement en ce qui concerne les transports pour compte propre, les chiffres de ce tableau ne doivent être considérés que comme des ordres de grandeur. De plus, pour certains pays, la part des transports routiers dans le total des tonnes transportées est légèrement surestimée car les chargements transportés successivement par différentes entreprises sont comptés plusieurs fois. Enfin, on a attribué à la tonne-km la même valeur pour tous les modes de transport.

En certains pays, le cabotage a une part importante dans les transports intérieurs nationaux. Parmi eux, on peut citer le Danemark, la Grèce, l'Italie, la Norvège et le Royaume-Uni.

(b) Réseau principal de chaque pays seulement.

(c) Transports par les entreprises nationales de navigation à l'intérieur du pays et à l'étranger.

(d) Grande Bretagne.

Объяснение шифра:

A = Перевезенные грузы.
B = Тонно-километры.

(a) Вышеуказанные процентные показатели, получены на основе данных в тоннах и тонно-километрах, приведенных в таблицах 8, 15, 21 и 29. Указания, приведенные в примечаниях к этим таблицам, в равной степени относятся к вышеуказанным процентным показателям. В тех случаях, когда в этих таблицах отсутствуют соответствующие данные, процентные показатели составлены на основе оценочных данных. В связи с различными методами составления основных статистических данных по разным видам внутреннего транспорта, а также ввиду того, что первоначальные статистические данные по автомобильному транспорту во многих случаях, в частности при учете перевозок за собственный счет, составлены на основе оценочных данных, полученных в заинтересованной стране, данные приведенные в этой таблице, должны рассматриваться лишь как порядок величин. Кроме того, в отношении некоторых стран доля автомобильных перевозок в общем объеме перевезенных грузов, вероятно, несколько завышена в связи с тем, что одни и те же грузы, перевозимые последовательно различными транспортными предприятиями, учитываются несколько раз. И, наконец, показателям в тонно-километрах было придано одинаковое значение для всех видов транспорта.

В некоторых странах каботажные перевозки играют важную роль во внутреннем транспорте страны. К числу этих стран относятся: Греция, Дания, Италия, Норвегия и Соединенное Королевство.

(b) Только главная сеть каждой страны.

(c) Перевозки национальных предприятий судоходства в стране и за границей.

(d) Великобритания.

GENERAL STATISTICS

STATISTIQUES GÉNÉRALES

ОБЩАЯ СТАТИСТИКА

4. International goods transport by various modes of transport [1]

4. Transport international de marchandises selon le mode de transport [1]

4. Международные грузовые перевозки по всем видам транспорта [1]

Country / Pays / Страна	Mode of transport	Including transit / Y compris le transit / Включая транзитные			Excluding transit / Non compris le transit / За исключением транзитных			Mode de transport	Вид транспорта
		1963	1969	1970	1963	1969	1970		
		1 000 t			1 000 т				
AUSTRIA / AUTRICHE / АВСТРИЯ	Goods entered the country	Marchandises entrées dans le pays						Грузы ввезенные в страну	
	Total	22 950[a]	30 120	34 589	15 085[a]	19 678	23 722	Total	Всего
	Rail	16 334	17 774	21 322	10 231	11 276	13 240	Rail	Жел. дорожным
	Road	2 408	6 076	5 933	1 467	3 199	3 700	Route	Дорожным
	IWT	4 201	5 625	5 395	3 382	4 558	4 842	Voies navigables	Внут. водным
	Sea	.	.	.	.	.	.	Mer	Морским
	Air	2	5	5	2	5	5	Air	Воздушным
	Goods left the country	Marchandises sorties du pays						Грузы вывезенные из страны	
	Total	14 644[a]	19 468	19 935	6 779[a]	9 026	9 067	Total	Всего
	Rail	10 048	10 911	12 754	3 983	4 470	4 721	Rail	Жел. дорожным
	Road	2 778	6 166	5 759	1 808	3 234	3 466	Route	Дорожным
	IWT	1 805	2 385	1 416	986	1 316	874	Voies navigables	Внут. водным
	Sea	.	.	.	.	.	.	Mer	Морским
	Air	1	4	5	1	4	5	Air	Воздушным
BELGIUM - LUXEMBOURG / BELGIQUE - LUXEMBOURG / БЕЛЬГИЯ - ЛЮКСЕМБУРГ	Goods entered the country	Marchandises entrées dans le pays						Грузы ввезенные в страну	
	Total	98 144[b]	156 875[b]	...	88 514[b]	142 976[b]	...	Total	Всего
	Rail	24 853	23 747	...	19 591	19 669	...	Rail	Жел. дорожным
	Road	7 003	16 625	...	5 780	12 393	...	Route	Дорожным
	IWT	21 388	40 146	...	18 241	34 557	...	Voies navigables	Внут. водным
	Sea	35 628	62 772	...	35 628	62 772	...	Mer	Морским
	Air	11	27	...	11	27	...	Air	Воздушным
	Goods left the country	Marchandises sorties du pays						Грузы вывезенные из страны	
	Total	60 860[b]	93 959[b]	...	51 229[b]	80 060[b]	...	Total	Всего
	Rail	14 445	16 051	...	9 183	11 974	...	Rail	Жел. дорожным
	Road	8 586	20 948	...	7 363	16 716	...	Route	Дорожным
	IWT	20 172	27 768	...	17 026	22 179	...	Voies navigables	Внут. водным
	Sea	16 806	29 041	...	16 806	29 041	...	Mer	Морским
	Air	30	18	...	30	18	...	Air	Воздушным
CZECHOSLOVAKIA / TCHECOSLOVAQUIE / ЧЕХОСЛОВАКИЯ	Goods entered the country	Marchandises entrées dans le pays						Грузы ввезенные в страну	
	Total	...	...	...	...	...	...	Total	Всего
	Rail	...	33 738	34 820	...	21 791	21 895	Rail	Жел. дорожным
	Road	...	...	...	...	...	...	Route	Дорожным
	IWT	...	...	...	...	...	...	Voies navigables	Внут. водным
	Sea	...	...	...	...	...	...	Mer	Морским
	Air	...	...	...	...	...	...	Air	Воздушным
	Goods left the country	Marchandises sorties du pays						Грузы вывезенные из страны	
	Total	...	...	...	...	...	...	Total	Всего
	Rail	...	26 963	28 183	...	15 046	15 183	Rail	Жел. дорожным
	Road	...	...	...	...	...	...	Route	Дорожным
	IWT	...	...	...	...	...	...	Voies navigables	Внут. водным
	Sea	...	...	...	...	...	...	Mer	Морским
	Air	...	...	...	...	...	...	Air	Воздушным
DENMARK / DANEMARK / ДАНИЯ	Goods entered the country	Marchandises entrées dans le pays						Грузы ввезенные в страну	
	Total	...	...	...	21 943	33 194	36 698	Total	Всего
	Rail	...	...	...	1 377	1 774	2 024	Rail	Жел. дорожным
	Road	...	...	...	642	1 726	1 873	Route	Дорожным
	IWT	...	...	...	3	4	4	Voies navigables	Внут. водным
	Sea	...	...	...	19 917	29 679	32 787	Mer	Морским
	Air	...	...	...	4	11	10	Air	Воздушным
	Goods left the country	Marchandises sorties du pays						Грузы вывезенные из страны	
	Total	...	...	...	7 573	10 254	11 439	Total	Всего
	Rail	...	...	...	1 046	777	881	Rail	Жел. дорожным
	Road	...	...	...	2 211	2 889	3 338	Route	Дорожным
	IWT	...	...	...	2	2	2	Voies navigables	Внут. водным
	Sea	...	...	...	4 312	6 578	7 211	Mer	Морским
	Air	...	...	...	2	8	7	Air	Воздушным

(1) International goods transport by commodity groups, see table 30.

For other notes see end of table.

(1) Voir au tableau 30 le transport international par catégorie de marchandises.

Voir autres notes à la fin du tableau.

(1) Международный грузовой транспорт по категориям грузов, см. таблицу 30.

См. другие примечания в конце таблицы.

4. International goods transport by various modes of transport (1)

4. Transport international de marchandises selon le mode de transport (1)

4. Международные грузовые перевозки по всем видам транспорта (1)

Country / Pays / Страна	Mode of transport	Including transit / Y compris le transit / Включая транзитные			Excluding transit / Non compris le transit / За исключением транзитных			Mode de transport	Вид транспорта
		1963	1969	1970	1963	1969	1970		
		1 000 t			1 000 т				
FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY / RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE / ФЕДЕРАТИВНАЯ РЕСПУБЛИКА ГЕРМАНИИ	Goods entered the country				Marchandises entrées dans le pays				Грузы ввезенные в страну
	Total	160 965	283 413 (c)	...	145 556	260 107 (c)	...	Total	Всего
	Rail	28 784	35 772	...	24 351	29 192	...	Rail	Жел. дорожным
	Road	13 405	23 940	...	12 490	21 798	...	Route	Дорожным
	IWT	50 578	81 043	...	43 957	70 162	...	Voies navigables	Внут. водным
	Sea	68 140	89 704	...	64 724	86 066	...	Mer	Морским
	Air	58	156	...	35	90	...	Air	Воздушным
	Goods left the country				Marchandises sorties du pays				Грузы вывезенные из страны
	Total	93 394	136 996	...	77 985	113 689	...	Total	Всего
	Rail	36 740	40 256	...	31 534	32 627	...	Rail	Жел. дорожным
	Road	7 676	18 608	...	6 760	16 467	...	Route	Дорожным
	IWT	33 136	58 791	...	25 843	47 846	...	Voies navigables	Внут. водным
	Sea	15 787	19 168	...	13 817	16 643	...	Mer	Морским
	Air	55	173	...	32	107	...	Air	Воздушным
FINLAND / FINLANDE / ФИНЛЯНДИЯ	Goods entered the country				Marchandises entrées dans le pays				Грузы ввезенные в страну
	Total	...	...	...	...	21 462 (d)	25 280 (d)	Total	Всего
	Rail	...	...	...	...	3 122	3 405	Rail	Жел. дорожным
	Road	...	...	...	...	135	247	Route	Дорожным
	IWT	...	...	...	...	-	-	Voies navigables	Внут. водным
	Sea	...	...	...	...	18 197	21 622	Mer	Морским
	Air	...	...	...	...	6	6	Air	Воздушным
	Goods left the country				Marchandises sorties du pays				Грузы вывезенные из страны
	Total	...	...	...	...	12 620 (d)	12 980 (d)	Total	Всего
	Rail	...	...	...	...	716	748	Rail	Жел. дорожным
	Road	...	...	...	...	73	118	Route	Дорожным
	IWT	...	...	...	...	-	-	Voies navigables	Внут. водным
	Sea	...	...	...	...	11 827	12 112	Mer	Морским
	Air	...	...	...	...	3	2	Air	Воздушным
FRANCE / FRANCE / ФРАНЦИЯ	Goods entered the country				Marchandises entrées dans le pays				Грузы ввезенные в страну
	Total	...	...	...	108 677	169 495	...	Total	Всего
	Rail	...	...	...	19 848	17 502	...	Rail	Жел. дорожным
	Road	...	...	...	5 656	15 600	...	Route	Дорожным
	IWT	...	...	...	8 205	12 980	...	Voies navigables	Внут. водным
	Sea	...	...	...	74 924	123 352	...	Mer	Морским
	Air	...	...	...	43	61	...	Air	Воздушным
	Goods left the country				Marchandises sorties du pays				Грузы вывезенные из страны
	Total	...	...	...	68 581	95 173	...	Total	Всего
	Rail	...	...	...	33 362	30 347	...	Rail	Жел. дорожным
	Road	...	...	...	7 835	19 919	...	Route	Дорожным
	IWT	...	...	...	8 290	20 629	...	Voies navigables	Внут. водным
	Sea	...	...	...	18 765	24 210	...	Mer	Морским
	Air	...	...	...	329	68	...	Air	Воздушным
GERMAN DEMOCRATIC REPUBLIC / RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE ALLEMANDE / ГЕРМАНСКАЯ ДЕМОКРАТИЧЕСКАЯ РЕСПУБЛИКА	Goods entered the country				Marchandises entrées dans le pays				Грузы ввезенные в страну
	Total	...	39 065	...	...	37 792	...	Total	Всего
	Rail	...	30 534	...	...	29 953	...	Rail	Жел. дорожным
	Road	...	313	...	...	300	...	Route	Дорожным
	IWT	...	1 447	...	...	1 308	...	Voies navigables	Внут. водным
	Sea	...	6 771	...	...	6 231	...	Mer	Морским
	Air	...	0	...	...	0	...	Air	Воздушным
	Goods left the country				Marchandises sorties du pays				Грузы вывезенные из страны
	Total	...	485 281	...	...	...	...	Total	Всего
	Rail	...	13 838	...	...	...	...	Rail	Жел. дорожным
	Road	...	846	...	...	...	...	Route	Дорожным
	IWT	...	2 494	...	...	...	...	Voies navigables	Внут. водным
	Sea	...	468 103	...	...	...	...	Mer	Морским
	Air	...	0	...	...	...	...	Air	Воздушным

(1) International goods transport by commodity groups, see table 30.

For other notes see end of table.

(1) Voir au tableau 30 le transport international par catégorie de marchandises.

Voir autres notes à la fin du tableau.

(1) Международный грузовой транспорт по категориям грузов, см. таблицу 30.

См. другие примечания в конце таблицы.

4. International goods transport by various modes of transport (1)
4. Transport international de marchandises selon le mode de transport (1)
4. Международные грузовые перевозки по всем видам транспорта (1)

Country / Pays / Страна	Mode of transport	Including transit / Y compris le transit / Включая транзитные			Excluding transit / Non compris le transit / За исключением транзитных			Mode de transport	Вид транспорта
		1963	1969	1970	1963	1969	1970		
		1 000 t			1 000 т				
GREECE / GRÈCE / ГРЕЦИЯ	Goods entered the country — Marchandises entrées dans le pays — Грузы ввезенные в страну								
	Total	...	...	...	...	10 695	10 527	Total	Всего
	Rail	...	...	...	...	355	327	Rail	Жел. дорожным
	Road	...	...	...	...	73	73	Route	Дорожным
	IWT	...	...	...	...	-	-	Voies navigables	Внут. водным
	Sea	...	...	...	...	10 264	10 119	Mer	Морским
	Air	...	...	...	...	4	8	Air	Воздушным
	Goods left the country — Marchandises sorties du pays — Грузы вывезенные из страны								
	Total	...	...	...	...	4 626	4 643	Total	Всего
	Rail	...	...	...	...	374	435	Rail	Жел. дорожным
	Road	...	...	...	...	126	105	Route	Дорожным
	IWT	...	...	...	...	-	-	Voies navigables	Внут. водным
	Sea	...	...	...	...	4 123	4 093	Mer	Морским
	Air	...	...	...	...	9	10	Air	Воздушным
HUNGARY / HONGRIE / ВЕНГРИЯ	Goods entered the country — Marchandises entrées dans le pays — Грузы ввезенные в страну								
	Total	...	29 022	29 288	...	16 799	18 823	Total	Всего
	Rail	...	27 661	27 854	...	15 882	17 817	Rail	Жел. дорожным
	Road	...	146	146	...	122	125	Route	Дорожным
	IWT	...	1 213(e)	1 286(e)	...	793	879	Voies navigables	Внут. водным
	Sea	...	.	.	...	.	.	Mer	Морским
	Air	...	2	2	...	2	2	Air	Воздушным
	Goods left the country — Marchandises sorties du pays — Грузы вывезенные из страны								
	Total	...	19 140	19 524	...	7 296	7 059	Total	Всего
	Rail	...	17 874	18 314	...	6 474	6 277	Rail	Жел. дорожным
	Road	...	152	162	...	128	141	Route	Дорожным
	IWT	...	1 109(e)	1 044(e)	...	689	637	Voies navigables	Внут. водным
	Sea	...	.	.	...	.	.	Mer	Морским
	Air	...	5	4	...	5	4	Air	Воздушным
ITALY / ITALIE / ИТАЛИЯ	Goods entered the country — Marchandises entrées dans le pays — Грузы ввезенные в страну								
	Total	...	...	...	...	...	...	Total	Всего
	Rail	...	16 171	18 093	...	15 703	17 734	Rail	Жел. дорожным
	Road	...	...	...	...	...	...	Route	Дорожным
	IWT	...	...	...	...	...	...	Voies navigables	Внут. водным
	Sea	...	...	...	...	...	...	Mer	Морским
	Air	...	...	...	...	...	...	Air	Воздушным
	Goods left the country — Marchandises sorties du pays — Грузы вывезенные из страны								
	Total	...	...	...	...	...	...	Total	Всего
	Rail	...	9 045	9 525	...	8 577	9 166	Rail	Жел. дорожным
	Road	...	...	...	...	...	...	Route	Дорожным
	IWT	...	...	...	...	...	...	Voies navigables	Внут. водным
	Sea	...	...	...	...	...	...	Mer	Морским
	Air	...	...	...	...	...	...	Air	Воздушным
NETHERLANDS / PAYS-BAS / НИДЕРЛАНДЫ	Goods entered the country — Marchandises entrées dans le pays — Грузы ввезенные в страну								
	Total	158 818(e)	...	...	138 806(e)	237 807(e)	268 910(e)	Total	Всего
	Rail	6 657	...	...	5 911	6 557	6 725	Rail	Жел. дорожным
	Road	8 348	...	...	7 115	15 613	18 099	Route	Дорожным
	IWT	39 809	...	...	22 160	44 163	43 020	Voies navigables	Внут. водным
	Sea	103 984	...	...	103 599	171 321	201 002	Mer	Морским
	Air	15	...	...	15	40	45	Air	Воздушным
	Goods left the country — Marchandises sorties du pays — Грузы вывезенные из страны								
	Total	119 076(e)	...	...	99 064(e)	166 192(e)	192 159(e)	Total	Всего
	Rail	7 860	...	...	7 114	7 187	7 329	Rail	Жел. дорожным
	Road	9 795	...	...	8 563	13 884	15 213	Route	Дорожным
	IWT	66 399	...	...	49 019	77 133	81 659	Voies navigables	Внут. водным
	Sea	27 127	...	...	26 475	47 290	63 386	Mer	Морским
	Air	16	...	...	16	40	42	Air	Воздушным

(1) International goods transport by commodity groups, see table 30.

For other notes see end of table.

(1) Voir au tableau 30 le transport international par catégorie de marchandises.

Voir autres notes à la fin du tableau.

(1) Международный грузовой транспорт по категориям грузов, см. таблицу 30.

См. другие примечания в конце таблицы.

4. International goods transport by various modes of transport [1]
4. Transport international de marchandises selon le mode de transport [1]
4. Международные грузовые перевозки по всем видам транспорта [1]

Country / Pays / Страна	Mode of transport	Including transit / Y compris le transit / Включая транзитные			Excluding transit / Non compris le transit / За исключением транзитных			Mode de transport	Вид транспорта
		1963	1969	1970	1963	1969	1970		
		1 000 t			1 000 т				
NORWAY / NORVÈGE / НОРВЕГИЯ	Goods entered the country — Marchandises entrées dans le pays — Грузы ввезенные в страну								
	Total	...	41 243 (b)(d)	45 152 (d)	...	21 045 (d)	25 178 (d)	Total	Всего
	Rail	...	21 620 (f)	21 716 (f)	...	1 422	1 814	Rail	Жел. дорожным
	Road	...	1 473	2 006	...	1 473	2 006	Route	Дорожным
	IWT	...	-	-	...	-	-	Voies navigables	Внут. водным
	Sea	...	18 123	21 324	...	18 123	21 324	Mer	Морским
	Air	...	17	19	...	17	19	Air	Воздушным
	Goods left the country — Marchandises sorties du pays — Грузы вывезенные из страны								
	Total	...	38 026 (f)	36 905 (b)(d)	...	16 492 (d)	17 722 (b)(d)	Total	Всего
	Rail	...	382	420	...	382	420	Rail	Жел. дорожным
	Road	...	501	918	...	501	918	Route	Дорожным
	IWT	...	-	-	...	-	-	Voies navigables	Внут. водным
	Sea	...	37 139 (f)	35 431 (f)	...	15 605	16 375	Mer	Морским
	Air	...	4	8	...	4	8	Air	Воздушным
POLAND / POLOGNE / ПОЛЬША	Goods entered the country — Marchandises entrées dans le pays — Грузы ввезенные в страну								
	Total	...	51 118	53 573	...	33 669	35 802	Total	Всего
	Rail	40 628	45 342	47 683	21 700	29 350	31 070	Rail	Жел. дорожным
	Road	...	38 (g)	43 (g)	...	32 (g)	36 (g)	Route	Дорожным
	IWT	136	269	422	20	62	41	Voies navigables	Внут. водным
	Sea	2 634	5 467	5 423	2 097	4 223	4 653	Mer	Морским
	Air	0	2	2	...	2	2	Air	Воздушным
	Goods left the country — Marchandises sorties du pays — Грузы вывезенные из страны								
	Total	...	65 821	...	...	48 940	...	Total	Всего
	Rail	43 436	55 783	59 952	24 509	39 791	43 339	Rail	Жел. дорожным
	Road	...	292 (g)	...	...	286 (g)	...	Route	Дорожным
	IWT	234	382	757	118	175	375	Voies navigables	Внут. водным
	Sea	4 041	9 362	9 724	3 683	8 686	9 101	Mer	Морским
	Air	0	2	3	...	2	3	Air	Воздушным
ROMANIA / ROUMANIE / РУМЫНИЯ	Goods entered the country — Marchandises entrées dans le pays — Грузы ввезенные в страну								
	Total	...	20 270	...	...	15 003	...	Total	Всего
	Rail	...	15 715	18 528	...	12 887	15 629	Rail	Жел. дорожным
	Road	...	12	10	...	12	10	Route	Дорожным
	IWT	...	265	...	...	153	...	Voies navigables	Внут. водным
	Sea	...	4 278	...	...	1 951	...	Mer	Морским
	Air	...	0	-	...	0	-	Air	Воздушным
	Goods left the country — Marchandises sorties du pays — Грузы вывезенные из страны								
	Total	...	15 493	...	...	10 226	...	Total	Всего
	Rail	...	12 032	13 022	...	9 204	10 123	Rail	Жел. дорожным
	Road	...	12	11	...	12	11	Route	Дорожным
	IWT	...	245	...	...	233	...	Voies navigables	Внут. водным
	Sea	...	3 092	...	...	765	...	Mer	Морским
	Air	...	12	12	...	12	12	Air	Воздушным
SPAIN / ESPAGNE / ИСПАНИЯ	Goods entered the country — Marchandises entrées dans le pays — Грузы ввезенные в страну								
	Total	...	...	...	...	47 788	53 734	Total	Всего
	Rail	...	...	...	...	1 631	584	Rail	Жел. дорожным
	Road	...	...	...	...		1 196	Route	Дорожным
	IWT	...	...	...	...	-	-	Voies navigables	Внут. водным
	Sea	...	...	...	...	46 149	51 936	Mer	Морским
	Air	...	...	...	...	8	18	Air	Воздушным
	Goods left the country — Marchandises sorties du pays — Грузы вывезенные из страны								
	Total	...	...	...	...	16 376	17 851	Total	Всего
	Rail	...	...	...	...	1 727	1 220	Rail	Жел. дорожным
	Road	...	...	...	...		1 499	Route	Дорожным
	IWT	...	...	...	...	-	-	Voies navigables	Внут. водным
	Sea	...	...	...	...	14 624	15 108	Mer	Морским
	Air	...	...	...	...	25	24	Air	Воздушным

(1) International goods transport by commodity groups, see table 30.

For other notes see end of table.

(1) Voir au tableau 30 le transport international par catégorie de marchandises.

Voir autres notes à la fin du tableau.

(1) Международный грузовой транспорт по категориям грузов, см. таблицу 30.

См. другие примечания в конце таблицы.

4. International goods transport by various modes of transport [1]
4. Transport international de marchandises selon le mode de transport [1]
4. Международные грузовые перевозки по всем видам транспорта [1]

Country / Pays / Страна	Mode of transport	Including transit / Y compris le transit / Включая транзитные			Excluding transit / Non compris le transit / За исключением транзитных			Mode de transport	Вид транспорта
		1963	1969	1970	1963	1969	1970		
		1 000 t			1 000 т				
SWEDEN / SUÈDE / ШВЕЦИЯ	Goods entered the country — Marchandises entrées dans le pays — Грузы ввезенные в страну								
	Total	...	...	...	...	45 710(b)(d)	...	Total	Всего
	Rail	...	...	...	...	1 692	...	Rail	Жел. дорожным
	Road	...	...	...	...	1 710	...	Route	Дорожным
	IWT	...	...	...	...	-(d)	...	Voies navigables	Внут. водным
	Sea	...	...	...	...	42 280	...	Mer	Морским
	Air	...	...	...	...	23	...	Air	Воздушным
	Goods left the country — Marchandises sorties du pays — Грузы вывезенные из страны								
	Total	...	...	...	...	54 791(b)(d)	...	Total	Всего
	Rail	...	...	...	...	24 642	...	Rail	Жел. дорожным
	Road	...	...	...	...	2 633	...	Route	Дорожным
	IWT	...	...	...	...	-(d)	...	Voies navigables	Внут. водным
	Sea	...	...	...	...	27 502	...	Mer	Морским
	Air	...	...	...	...	11	...	Air	Воздушным
SWITZERLAND / SUISSE / ШВЕЙЦАРИЯ	Goods entered the country — Marchandises entrées dans le pays — Грузы ввезенные в страну								
	Total	30 483(c)	46 320(c)(h)	50 203(c)	23 498(c)	28 025(c)(h)	31 265(c)	Total	Всего
	Rail	19 816	20 085	21 877	13 461	9 433	10 405	Rail	Жел. дорожным
	Road	2 195	6 585	7 583	2 102	6 412	7 436	Route	Дорожным
	IWT	8 133	7 045	7 790	7 076	7 045	7 790	Voies navigables	Внут. водным
	Sea	.	.	.	.	.	.	Mer	Морским
	Air	9	24	24	9	24	24	Air	Воздушным
	Goods left the country — Marchandises sorties du pays — Грузы вывезенные из страны								
	Total	9 326	21 179(c)(h)	21 860(c)	1 897	2 883(h)	2 920	Total	Всего
	Rail	8 663	12 427	13 270	1 349	1 774	1 797	Rail	Жел. дорожным
	Road	340	1 125	1 124	324	953	976	Route	Дорожным
	IWT	317	136	126	217	136	126	Voies navigables	Внут. водным
	Sea	.	.	.	.	.	.	Mer	Морским
	Air	6	20	21	7	20	21	Air	Воздушным
UNITED KINGDOM / ROYAUME-UNI / СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО	Goods entered the country — Marchandises entrées dans le pays — Грузы ввезенные в страну								
	Total	...	...	...	...	185 984	...	Total	Всего
	Rail	...	...	...	...		...	Rail	Жел. дорожным
	Road	...	...	...	...	824	...	Route	Дорожным
	IWT	...	...	...	...		...	Voies navigables	Внут. водным
	Sea	...	...	...	...	185 000	...	Mer	Морским
	Air	...	...	...	...	160	...	Air	Воздушным
	Goods left the country — Marchandises sorties du pays — Грузы вывезенные из страны								
	Total	...	...	...	...	44 692	...	Total	Всего
	Rail	...	...	...	...		...	Rail	Жел. дорожным
	Road	...	...	...	...	492	...	Route	Дорожным
	IWT	...	...	...	...		...	Voies navigables	Внут. водным
	Sea	...	...	...	...	44 000	...	Mer	Морским
	Air	...	...	...	...	200	...	Air	Воздушным
YUGOSLAVIA / YOUGOSLAVIE / ЮГОСЛАВИЯ	Goods entered the country — Marchandises entrées dans le pays — Грузы ввезенные в страну								
	Total	16 320	27 082[r]	34 441	8 572	14 365[r]	18 825	Total	Всего
	Rail	4 034	10 340	12 306	2 019	5 267	6 294	Rail	Жел. дорожным
	Road	240	1 423	1 986	127	712	1 092	Route	Дорожным
	IWT	4 653	6 491[r]	8 572	689	2 264[r]	3 111	Voies navigables	Внут. водным
	Sea	7 393	8 826	11 574	5 736	6 120	8 325	Mer	Морским
	Air	0	2	3	0	2	3	Air	Воздушным
	Goods left the country — Marchandises sorties du pays — Грузы вывезенные из страны								
	Total	13 929	19 607[r]	22 032	6 225	8 820	8 931	Total	Всего
	Rail	5 699	8 777	10 069	2 679	3 704	4 057	Rail	Жел. дорожным
	Road	785	1 519	1 694	666	864	857	Route	Дорожным
	IWT	4 702	5 245[r]	6 422	738	1 018	961	Voies navigables	Внут. водным
	Sea	2 741	4 064	3 844	2 140	3 232	3 053	Mer	Морским
	Air	1	2	3	1	2	3	Air	Воздушным

(1) International goods transport by commodity groups, see table 30.
For other notes see end of table.

(1) Voir au tableau 30 le transport international par catégorie de marchandises.
Voir autres notes à la fin du tableau.

(1) Международный грузовой транспорт по категориям грузов, см. таблицу 30.
См. другие примечания в конце таблицы.

ES TO TABLE 4

tonnage shown under each mode of nsport do not always agree with the ures of tonnages entering and leaving ch appear in the main tables relating the various modes of transport. The ferences are due to the fact that the tistics are not derived from the same rces. Goods reconsigned or transshipped frontiers are not necessarily treated the same manner in the various tistical tables and goods moved into out of bonded warehouses may be in- ded in the statistics of ports but in those of this table.

Including parcel post for which no mode of transport is indicated.

Including goods for which no mode of transport is indicated.

Including transport by pipeline (for details see table 30).

Excluding movement of floating timber (for details see table 30).

Transit includes transport by the Hungarian Shipping Company (MAHART) between ports abroad which does not pass through any Hungarian port.

Including iron ore transported on the Ofoten railway from Sweden for shipment at Narvik (21 534 000 tons loaded in 1969 and 19 902 100 tons in 1970).

) State road transport only.

) New series. Data are not comparable with those for 1963. As from 1 January 1968, statistics are established on the basis of Customs documents. They correspond to special trade statistics, excluding raw tobacco and liquid fuels cleared by Customs at the exit of private warehouses.

NOTES DU TABLEAU 4

Les tonnages de chaque mode de transport ne concordent pas toujours avec les chiffres des tonnages entrés et sortis qui figurent aux tableaux principaux relatifs aux divers modes de transport. Les différences proviennent du fait que les statistiques ne sont pas tirées des mêmes sources. Les marchandises réexpédiées ou transbordées aux frontières ne sont pas nécessairement prises en considération de la même façon dans les divers tableaux statistiques et les marchandises déposées dans les entrepôts, ou qui en sortent, peuvent être comprises dans la statistique des ports mais non pas dans ce tableau.

(a) Y compris les colis postaux pour lesquels le mode de transport n'est pas indiqué.

(b) Y compris les marchandises pour lesquelles le mode de transport n'est pas indiqué.

(c) Y compris le transport par pipeline (pour détails, voir tableau 30).

(d) A l'exclusion du flottage de bois (pour détails, voir tableau 30).

(e) Le transit comprend les transports de la Société de navigation hongroise (MAHART) d'un port étranger à un autre sans passer par un port hongrois.

(f) Y compris le minerai de fer transporté par le chemin de fer d'Ofoten de la Suède pour embarquement à Narvik (21 534 000 tonnes chargées en 1969 et 19 902 100 tonnes en 1970).

(g) Transports routiers de l'Etat seulement.

(h) Nouvelle série. Les chiffres ne sont comparables avec ceux de 1963. Dès le 1er janvier 1968 les statistiques sont établies sur la base de documents douaniers. Elles correspondent à celles du commerce spécial, à l'exclusion des tabacs bruts et des carburants liquides dédouanés à la sortie des entrepôts privés.

ПРИМЕЧАНИЯ К ТАБЛИЦЕ 4

Тоннаж перевозок каждым видом транспорта не всегда совпадает с данными о тоннаже ввезенных и вывезенных грузов, содержащимися в основных таблицах по различным видам транспорта. Различия объясняются тем, что статистические данные были получены из различных источников. Переотправленные или перегруженные на границе грузы не обязательно учитываются одинаковым образом в различных статистических таблицах, а складированные или вывезенные со складов грузы могут включаться в статистику портов, а не в эту таблицу.

(a) Включая почтовые посылки, в отношении которых вид транспорта не указан.

(b) Включая грузы, в отношении которых вид транспорта не указан.

(c) Включая перевозки трубопроводным транспортом (подробности см. таблицу 30).

(d) Исключая сплав леса (подробности см. таблицу 30).

(e) Транзит включает перевозки Общества венгерского судоходства (МАХАРТ) между заграничными портами, которые не проходят через какой-либо венгерский порт.

(f) Включая железную руду, перевезенную из Швеции по Офотенской железной дороге для погрузки на суда в Нарвике (21 534 000 тонн погружены в 1969 году и 19 902 100 тонн в 1970 году).

(g) Только перевозки, осуществленные государственными дорожно-транспортными предприятиями.

(h) Новые ряды. Данные не сопоставимы с данными за 1963 год. Начиная с 1 января 1968 года, статистические данные основываются на таможенных документах. Они соответствуют данным специальной торговой статистики, исключая табачное сырье и жидкое топливо, очищенные от пошлин при выходе из частных складов.

Country	Pays	Страна	Code [a] Шифр	1963	1969	1970
				1000		
AUSTRIA	AUTRICHE	АВСТРИЯ	B C	5 768 37 983	7 842 50 755	8 867 59 068
BELGIUM	BELGIQUE	БЕЛЬГИЯ	C	4 574	6 565 r	6 889
BULGARIA	BULGARIE	БОЛГАРИЯ	A	415	2 131	2 537
CYPRUS	CHYPRE	КИПР	A C	70 529	118 659	127 658
CZECHOSLOVAKIA [b]	TCHECOSLOVAQUIE [b]	ЧЕХОСЛОВАКИЯ [b]	A C	285 1 426	2 899 10 898	3 545 ...
FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY	RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE	ФЕДЕРАТИВНАЯ РЕСПУБЛИКА ГЕРМАНИИ	B C	5 603 11 692	7 022 15 029	7 715 16 376
FRANCE	FRANCE	ФРАНЦИЯ	A C	10 000 88 200	12 100 112 500	13 700 125 000
GREECE	GRÈCE	ГРЕЦИЯ	A C	673 ...	1 306 r 6 099 r	1 609 ...
HUNGARY	HONGRIE	ВЕНГРИЯ	A C	... ...	6 069 3 648 r	6 320 4 480
IRELAND	IRLANDE	ИРЛАНДИЯ	A C	1 492 15 437	1 948 ...	... ...
ITALY	ITALIE	ИТАЛИЯ	A C	10 600 36 216	13 500 66 283	14 189 69 279
LUXEMBOURG	LUXEMBOURG	ЛЮКСЕМБУРГ	A C	378 802	391 781	410 817
MALTA	MALTE	МАЛЬТА	A	32	186	171
NETHERLANDS	PAYS-BAS	НИДЕРЛАНДЫ	B C	1 641 4 095	2 197 r 5 655 r	2 399 6 099
POLAND	POLOGNE	ПОЛЬША	B C	285 3 303	1 975 15 272	... ...
PORTUGAL	PORTUGAL	ПОРТУГАЛИЯ	B C	514 1 832	1 046 r 3 598 r	1 180 4 290
ROMANIA	ROUMANIE	РУМЫНИЯ	A	162	1 839	2 289
SCANDINAVIA [c]	SCANDINAVIE [c]	СКАНДИНАВИЯ [c]	A	8 679	10 942	11 319
SPAIN [b]	ESPAGNE [b]	ИСПАНИЯ [b]	A	10 932	21 682	24 105
SWITZERLAND	SUISSE	ШВЕЙЦАРИЯ	B C	5 484 17 793	6 259 19 314	6 839 20 963
TURKEY	TURQUIE	ТУРЦИЯ	A	198	435	446

Country	Pays	Страна	Code (a) Шифр	1963	1969	1970
				1000		
USSR	URSS	СССР	A	933	1 799	2 059
UNITED KINGDOM	ROYAUME-UNI	СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО	A C	... ...	5 821 r 90 200	6 730 100 400
YUGOSLAVIA (d)	YOUGOSLAVIE (d)	ЮГОСЛАВИЯ (d)	B C	1 735 7 649	4 746 22 437 r	4 748 22 560

Explanation of code:

A = Arrivals.
B = Arrivals at hotels.
C = Tourist nights.

(a) "Arrivals" means numbers of tourists crossing frontiers and staying at least 24 hours or overnight.

"Arrivals at hotels" signifies arrivals of tourists in hotels, pensions, etc.

"Tourist nights" means the number of nights spent by tourists in hotels, pensions etc. The figures in respect of tourists relate solely to persons not normally resident in the country visited and they exclude excursionists, i.e. temporary visitors staying less than 24 hours (including travellers on cruises). Owing to differences in definitions, figures may not be strictly comparables from one country to another.

(b) Including excursionists.
(c) Arrivals of non-Scandinavians in the Scandinavian Passport Control Area. Data do not include travel within this area by nationals of Denmark, Finland, Norway and Sweden.

(d) All forms of accommodation, i.e. camping grounds, holiday villages, etc. in addition to hotels and pensions.

Explication du code:

A = Arrivées.
B = Arrivées aux hôtels.
C = Nuitées.

(a) "Arrivées" signifie le nombre de touristes ayant franchi la frontière et séjourné au moins 24 heures ou une nuit.
"Arrivées aux hôtels" signifie le nombre d'arrivées de touristes dans les hôtels, pensions, etc.
"Nuitées" signifie le nombre des nuits passées par les touristes dans les hôtels, pensions, etc. Les chiffres de touristes se réfèrent uniquement aux personnes qui n'habitent pas normalement les pays visités, et excluent les excursionnistes, c'est-à-dire les visiteurs temporaires séjournant moins de 24 heures dans le pays visité (y compris les voyageurs en croisière). En raison de définitions différentes, les chiffres ne sont pas toujours comparables d'un pays à l'autre.

(b) Y compris les excursionnistes.
(c) Contrôle de passeports des arrivées de touristes autres que Scandinaves en Scandinavie. Les données ne comprennent pas les voyages effectués à l'intérieur de cette région par les ressortissants du Danemark, de la Finlande, de la Norvège et de la Suède.
(d) Toutes les formes de logement; donc, y compris terrains de camping, villages de vacances en plus des hôtels, pensions, etc.

Объяснение шифра:

A = Число въехавших.
B = Число прибывших в гостиницы.
C = Число ночевок.

(a) "Число въехавших" означает число туристов, переехавших границу и оставшихся в стране не менее чем 24 часа или на ночь.
"Число прибывших в гостиницы" означает число туристов, прибывших в гостиницы, пансионы и т.д.
"Число ночевок" означает число ночей, проведенных туристами в гостиницах, пансионах и т.д. Данные о туристах относятся только к лицам, не проживающим обычно в данной стране; в эти данные не включены также экскурсанты, т.е. лица, оставшиеся в посещаемой стране менее 24 часов (включая пассажиров, совершающих морские путешествия с высадкой в портах). Вследствие разницы в определениях данные различных стран могут быть не вполне сопоставимы.

(b) Включая экскурсантов.

(c) Паспортный контроль прибывающих иных, чем скандинавов, в Скандинавию. Данные не включают поездок внутри этого района, совершаемых гражданами Дании, Финляндии, Норвегии и Швеции.

(d) Все виды жилья, например кемпинги, туристические городки и т.д. в дополнение к гостиницам и пансионам.

Railways

6. Networks at end of year [a]

Chemins de fer

6. Réseaux à la fin de l'année [a]

Железные дороги

6. Сети к концу года [a]

1	Length of line operated	km	Longueur des lignes exploitées	km	Протяжённость эксплуатируемых линий	км
2	of which	Electrified		Electrifiée		Электрифицированных	
2.1			%		%		%
3		Not operated for passenger transport	km	Non exploitée pour le transport de voyageurs	km	Закрытых для пассажирских перевозок	км
3.1			%		%		%
4		With two or more tracks	km	A deux ou à plusieurs voies	km	Двухколейных и многоколейных	км
4.1			%		%		%
5		of which Electrified	km	dont Electrifiée	km	из них Электрифицированных	км
6		of which Not operated for passenger transport		dont Non exploitée pour le transport de voyageurs		из них Закрытых для пассажирских перевозок	
7	Length of track, including sidings		Longueur des voies, y compris les embranchements		Протяжённость путей, включая запасные	
8	of which : electrified		dont : électrifiée		в том числе: электрифицированных	

TABLE 6 — TABLEAU 6 — ТАБЛИЦА 6

	ALBANIA / ALBANIE / АЛБАНИЯ			AUSTRIA [a] / AUTRICHE [a] / АВСТРИЯ [a]						BELGIUM / BELGIQUE / БЕЛЬГИЯ		
				ÖBB			Others / Autres / Другие					
	1963	1969	1970	1963	1969	1970	1963	1969	1970	1963	1969	1970
1	151	205*	...	5 933	5 908	5 910	661	636	...	4 544	4 263	4 165
2	...	...	...	2 058	2 306	2 357	272	271	...	1 046	1 125	1 217
2.1	...	...	...	34.7	39.0	39.9	41.1	42.6	...	23.0	26.4	29.2
3	...	...	...	208	230	232	46	72	...	1 568	1 381	1 255
3.1	...	...	...	3.5	3.9	3.9	7.0	11.3	...	34.5	32.4	30.1
4	...	...	...	1 497	1 439	1 447	25	24	...	2 643	2 558	2 554
4.1	...	...	...	25.2	24.4	24.5	3.8	3.8	...	58.2	60.0	61.3
5	...	...	...	1 177	1 245	1 253	25	24	...	1 008	1 083	1 173
6	...	...	...	12	22[r]	22	...	-	...	207	153[r]	127
7	...	...	...	10 477	10 278	10 290	808	777	...	12 152	11 478	11 347
8	...	...	...	4 813	5 162	5 234	...	307	...	2 738	2 954	3 182

1	Length of line operated	km	Longueur des lignes exploitées	km	Протяжённость эксплуатируемых линий	км
2	of which	Electrified		Electrifiée		Электрифицированных	
2.1			%		%		%
3		Not operated for passenger transport	km	Non exploitée pour le transport de voyageurs	km	Закрытых для пассажирских перевозок	км
3.1			%		%		%
4		With two or more tracks	km	A deux ou à plusieurs voies	km	Двухколейных и многоколейных	км
4.1			%		%		%
5		of which Electrified	km	dont Electrifiée	km	из них Электрифицированных	км
6		of which Not operated for passenger transport		dont Non exploitée pour le transport de voyageurs		из них Закрытых для пассажирских перевозок	
7	Length of track, including sidings		Longueur des voies, y compris les embranchements		Протяжённость путей, включая запасные	
8	of which : electrified		dont : électrifiée		в том числе: электрифицированных	

	BULGARIA / BULGARIE / БОЛГАРИЯ			CZECHOSLOVAKIA / TCHECOSLOVAQUIE / ЧЕХОСЛОВАКИЯ			DENMARK / DANEMARK / ДАНИЯ					
							DSB			Others / Autres / Другие		
	1963	1969	1970	1963	1969	1970	1963	1969	1970	1963	1969	1970
1	4 141	4 196	4 196	13 165	13 315	13 308	2 500	2 352	2 352	1 498	538	...
2	297	712	811	1 379	2 511	2 510	66	84	84	-	-	...
2.1	7.2	17.0	19.3	10.5	18.9	18.9	2.6	3.6	3.6	-	-	...
3	...	...	...	8	101	102	22	22	22	...	...	...
3.1	...	...	...	0.06	0.8	0.8	0.9	0.9	0.9	...	...	...
4	101	188	212	2 802	2 835	2 837	723	726	726	...	...	...
4.1	2.4	4.5	5.1	21.3	21.3	21.3	28.9	30.8	30.8	...	...	...
5	...	...	...	...	1 811	1 811	61	81	81	...	...	...
6	...	...	...	...	4	4	10	10	10	...	...	...
7	5 712	6 013	6 040	23 697	24 192	24 197	4 864	4 762	4 759	...	...	...
8	...	...	1 170	...	6 238	6 240	187	204	204	...	...	...

	FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY / RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE / ФЕДЕРАТИВНАЯ РЕСПУБЛИКА ГЕРМАНИИ						FINLAND / FINLANDE / ФИНЛЯНДИЯ					
	DB			Others / Autres / Другие			VR			Others / Autres / Другие		
	1963	1969	1970	1963	1969	1970	1963	1969	1970	1963	1969	1970
1	30 545	29 574	29 479	4 882	3 849[r]	3 644	5 363	5 722	5 841	74	29	29
2	5 043	8 165	8 590	458	296[r]	293	-	38	66	-	-	-
2.1	16.5	27.6	29.1	9.4	7.7[r]	8.0	-	0.7	1.1	-	-	-
3	2 836	3 899	3 892	...	1 617[r]	1 430	277	1 192	1 382	-	29	29
3.1	9.3	13.2	13.2	...	42.0[r]	39.2	5.2	20.8	23.7	-	100.0	100.0
4	12 478	12 186	12 173	...	181[r]	180	435	461	464	-	-	-
4.1	40.9	41.2	41.3	...	4.7[r]	4.9	8.1	8.1	7.9	-	-	-
5	4 330	7 050	7 392	...	138[r]	139	-	38[r]	66	-	-	-
6	710	647	633	...	32[r]	30	-	-	-	-	-	-
7	70 295	67 214	67 076	...	5 812	5 573	8 444	8 733	8 795	91	36	36
8	14 895	24 737	25 431	...	497	489	-	92	167	-	-	-

For notes and code see end of table. — Voir notes et code à la fin du tableau. — См. примечания и шифр в конце таблицы.

TABLE 6 — TABLEAU 6 — ТАБЛИЦА 6

	FRANCE / FRANCE / ФРАНЦИЯ			GERMAN DEMOCRATIC REPUBLIC / RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE ALLEMANDE / ГЕРМАНСКАЯ ДЕМОКРАТИЧЕСКАЯ РЕСПУБЛИКА			GREECE(b) / GRÈCE(b) / ГРЕЦИЯ(b)			HUNGARY / HONGRIE / ВЕНГРИЯ		
	1963	1969	1970	1963	1969	1970	1963	1969	1970	1963	1969	1970
1	38 550	36 502	36 019	16 114	14 909	14 658	2 576	2 571	2 571	8 825	8 768	8 758
2	7 780	9 029	9 359	910	1 285	1 357	-	-	-	496	782	935
2.1	20.2	24.7	26.0	5.6	8.6	9.3	-	-	-	5.6	8.9	10.7
3	9 280	9 466	10 380	...	1 204	1 318	-	-	-	...	...	85
3.1	24.1	25.9	28.8	...	8.1	9.0	-	-	-	...	...	1.0
4	16 010	15 766	15 745	...	2 424	2 457	...	101	...	959	1 103	1 108
4.1	41.5	43.2	43.7	...	16.3	16.8	...	3.9	...	10.9	12.6	12.6
5	6 390	7 603	7 920	...	...	992	-	-	-	...	...	82.3
6	...	576[r]	614	...	...	...	-	-	-	...	...	13
7	81 360	78 759	78 580	29 440	29 118	...	...	3 188	...	13 532	13 880	13 897
8	21 460	25 673	26 299	...	3 161	...	...	-	-	...	...	2 591

	IRELAND (c) / IRLANDE (c) / ИРЛАНДИЯ (c)			ITALY / ITALIE / ИТАЛИЯ						LUXEMBOURG / LUXEMBOURG / ЛЮКСЕМБУРГ		
				FS			Others	Autres	Другие			
1	2 353	2 145	2 189	16 465	16 014	16 073	5 278	4 162	4 016	393	281	271
2	-	-	-	7 916	7 916	7 871	2 024	1 459	1 459	136	136	136
2.1	-	-	-	48.1	49.4	49.0	38.3	35.1	36.3	34.6	48.4	50.2
3	...	306	359	386	225	225	...	...	...	45	44	42
3.1	...	14.3	16.4	2.4	1.4	1.4	...	...	...	11.5	15.7	15.5
4	529	512	492	4 558	4 806	4 834	163	194	194	161	161	161
4.1	22.5	23.9	22.5	28.0	30.0	30.1	3.1	4.7	4.8	41.0	57.3	59.4
5	-	-	-	4 339	4 603	4 631	...	157	157	92	92	92
6	...	...	-	204	225	225	...	...	...	...	18	18
7	3 359	3 078	3 108	28 725	29 070	29 246	...	...	...	827	674	667
8	-	-	-	17 161	17 928	18 064	...	...	...	332	336	336

	NETHERLANDS / PAYS-BAS / НИДЕРЛАНДЫ			NORWAY (d) / NORVÈGE (d) / НОРВЕГИЯ (d)			POLAND / POLOGNE / ПОЛЬША			PORTUGAL (e) / PORTUGAL (e) / ПОРТУГАЛИЯ (e)		
							PKP					
1	3 245	3 147	3 147	4 330	4 242	4 242	26 290	23 196	23 311	3 597	3 592	3 563
2	1 624	1 645	1 645	1 915	2 269	2 440	1 559	3 477	3 872	256	417	416
2.1	50.0	52.3	52.3	44.2	53.5	57.5	5.8	15.0	16.6	7.1	11.6	11.7
3	766	669	669	72	94	94	...	...	...	-	-	-
3.1	23.6	21.3	21.3	1.7	2.2	2.2	...	...	...	-	-	-
4	1 565	1 565	1 565	76	76	76	7 352	7 619	7 598	398	425	425
4.1	48.2	49.7	49.7	1.8	1.8	1.8	27.3	32.8	32.6	11.1	11.8	11.9
5	1 457	1 477	1 477	76	76	76	...	3 070	3 386	279	404	404
6	8	7	7	-	-	-	...	...	...	-	-	-
7	7 160	7 146	7 146	5 511[r]	5 429	5 429	54 064	51 238	52 352	4 657	4 697	4 689
8	3 758	3 812	3 812	2 535[r]	2 922	3 117	...	9 165	10 146	728	994	989

For notes and code see end of table. — Voir notes et code à la fin du tableau. — См. примечания и шифр в конце таблицы.

TABLE 6 — TABLEAU 6 — ТАБЛИЦА 6

	ROMANIA / ROUMANIE / РУМЫНИЯ			SPAIN / ESPAGNE / ИСПАНИЯ						SWEDEN / SUÈDE / ШВЕЦИЯ		
				RENFE (f)			Others (g) / Autres (g) / Другие (g)			SJ		
	1963	1969	1970	1963	1969	1970	1963	1969	1970	1963	1969	1970
1	11 003	11 006	11 012	13 407	13 691	13 668	...	3 150	2 924	13 302	11 888	11 549
2	58	397	494	2 448	3 141	3 096	...	725	673	7 008	7 042	7 042
2.1	0.5	3.6	4.5	18.3	22.9	22.7	...	23.0	23.0	52.7	59.2	61.0
3	361	336	382	...	118	-	...	...	...	264	283	373
3.1	3.3	3.1	3.5	...	0.9	-	...	...	...	2.0	2.4	3.2
4	679	909	1 110	1 878	1 971	2 003	...	150	157	1 136	1 165	1 165
4.1	6.2	8.3	10.1	14.0	14.4	14.7	...	4.8	5.4	8.5	9.8	10.1
5	-	210	216	822	1 356	1 412	...	85	86	1 136	1 165	1 165
6	...	...	...	...	-	-	...	...	...	-	-	-
7	17 381	18 077	18 357	18 779	19 402	19 398	...	...	...	20 070	18 828	18 686
8	64*	1 021	1 188	4 162	5 670	5 860	...	...	...	11 165	11 104	11 098

	SWEDEN / SUÈDE / ШВЕЦИЯ			SWITZERLAND / SUISSE / ШВЕЙЦАРИЯ								
	Others (a) / Autres (a) / Другие (a)			SBB-CFF			BLS			Others (a) / Autres (a) / Другие (a)		
1	761	659	659	2 914	2 913	2 926	247	245	245	1 921	1 837	...
2	533	478	478	2 897	2 897	2 911	247	245	245	1 873	1 825	...
2.1	70.0	72.5	72.5	99.4	99.4	99.5	100.0	100.0	100.0	97.5	99.3	...
3	...	318	378	9	20	27	-	-	-	-	-	...
3.1	...	48.3	57.4	0.3	0.7	0.9	-	-	-	-	-	...
4	2	2	2	1 269	1 322	1 345	32	40	40	14	15	...
4.1	0.3	0.3	0.3	43.5	45.4	46.0	13.0	16.7	16.7	0.7	0.8	...
5	2	2	2	1 269	1 322	1 345	32	40	40	14	15	...
6	-	-	-	9	-	-	-	-	-	-	-	...
7	...	905	904	6 535	6 714	6 737	366	367	379	2 337	2 272	...
8	...	682	682	6 179	6 292	6 338	366	367	379	2 281	2 257	...

	TURKEY / TURQUIE / ТУРЦИЯ			USSR (h) / URSS (h) / СССР (h)						BYELORUSSIAN S.S.R. (h) / R.S.S. de BIELORUSSIE (h) / БЕЛОРУССКАЯ ССР (h)		
				Public	Publiques	Общего пользов.	Industrial	Industriels	Промышлен.			
1	7 911	7 985	7 985	128 600	134 600	135 200	111 000	119 100	...	5 430	5 409 r	5 430
2	28	36	36	20 400	32 400	33 900	...	...	...	...	...	...
2.1	0.4	0.5	0.5	15.9	24.1	25.1	...	...	...	...	...	...
3	-	-	-	...	...	...	...	...	...	...	...	...
3.1	-	-	-	...	...	...	...	...	...	...	...	...
4	110	115	120	...	...	...	...	...	...	...	...	...
4.1	1.4	1.4	1.5	...	...	...	...	...	...	...	...	...
5	28	36	72	...	...	...	...	...	...	...	...	...
6	-	-	-	...	...	...	...	...	...	...	...	...
7	9 423	9 629	9 634	...	...	...	...	...	...	...	...	...
8	42	71	72	...	...	...	...	...	...	...	...	...

For notes and code see end of table. — Voir notes et code à la fin du tableau. — См. примечания и шифр в конце таблицы.

TABLE 6 — TABLEAU 6 — ТАБЛИЦА 6

	UKRAINIAN S.S.R.[h] / R.S.S. d'UKRAINE [h] / УКРАИНСКАЯ ССР [h]			UNITED KINGDOM / ROYAUME-UNI / СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО			YUGOSLAVIA / YOUGOSLAVIE / ЮГОСЛАВИЯ					
				BR [i]								
	1963	1969	1970	1963	1969	1970	1963	1969	1970	1963	1969	1970
1	21 506	22 099[r]	22 060	27 330	19 470	18 989	11 857	10 456	10 289			
2	2 953	5 013	5 334	2 556	3 169	3 162	310	919	1 510			
2.1	13.7	22.7	24.2	9.4	16.3	16.7	2.6	8.8	14.7			
3	...	...	...	7 002	4 382	4 352	-	-	-			
3.1	...	...	...	25.6	22.5	22.9	-	-	-			
4	...	...	...	18 628	14 455	14 001	727	748	746			
4.1	...	...	...	68.2	74.2	73.7	6.1	7.2	7.2			
5	...	...	...	2 485	3 072	3 066	123	357	583			
6	...	...	...	...	...	...	-	-	-			
7	...	...	...	74 728	52 263	50 342	16 431	15 182	14 909			
8	...	...	...	...	8 552	8 516	565	1 605	2 771			

Explanation of code:

ÖBB	= Österreichische Bundesbahnen	Austrian Federal Railways
DSB	= Danske Statsbaner	Danish State Railways
VR	= Valtionrautatiet	Finnish State Railways
FS	= Ferrovie dello Stato	Italian State Railways
PKP	= Polskie Koleje Państwowe	Polish State Railways
RENFE	= Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles	Spanish National Railways System
SJ	= Statens järnvägar	Swedish State Railways
SBB-CFF	= Schweizerische Bundesbahnen - Chemins de fer fédéraux	Swiss Federal Railways
BLS	= Bern-Lötschberg-Simplon	Bern-Lötschberg-Simplon railways
DB	= Deutsche Bundesbahn	German Federal Railways
BR	= British Railways (In Great Britain only)	

Explication du code:

Chemins de fer fédéraux autrichiens	
Chemins de fer de l'Etat danois	
Chemins de fer de l'Etat finlandais	
Chemins de fer de l'Etat italiens	
Chemins de fer de l'Etat polonais	
Réseau national des chemins de fer espagnols	
Chemins de fer de l'Etat suédois	
Chemins de fer fédéraux	
Chemins de fer Berne-Loetschberg-Simplon	
Chemins de fer fédéraux allemands	
Chemins de fer britanniques (En Grande-Bretagne seulement)	

Объяснение шифра:

Австрийские федеральные железные дороги	
Датские государственные железные дороги	
Финские государственные железные дороги	
Итальянские государственные железные дороги	
Польские государственные железные дороги	
Испанские государственные железные дороги	
Шведские государственные железные дороги	
Швейцарские федеральные железные дороги	
Железные дороги Берн-Летцберг-Симплон	
Немецкие федеральные железные дороги	
Британские железные дороги (Только в Великобритании)	

(a) Length owned.
(b) All railways.
(c) Position at 31 March.
(d) Including Ofoten railways (route length: 42 km).
(e) Including Sociedade Estoril (SE) (route length: 26 km).
(f) Broad gauge.
(g) Narrow gauge.
(h) Data for the Byelorussian and Ukrainian SSR are included under those for the USSR.
(i) In addition there were 19 km of narrow gauge lines.

(a) Longueur du propre réseau.
(b) Tous les chemins de fer.
(c) Situation au 31 mars.
(d) Y compris le chemin de fer d'Ofoten (longueur de ligne: 42 km).
(e) Y compris Sociedade Estoril (SE) (longueur de ligne: 26 km).
(f) Voies larges.
(g) Voies étroites.
(h) Les données relatives aux RSS de la Biélorussie et de l'Ukraine sont comprises sous celles de l'URSS.
(i) En outre, il y avait 19 km de ligne de voies étroites.

(a) Протяженность собственных железных дорог.
(b) Все железные дороги.
(c) По состоянию на 31 марта.
(d) Включая Офотенскую железную дорогу (протяженность линии: 42 км).
(e) Включая колеи общества Эсторил (SE) (протяженность линии: 26 км).
(f) Широкая колея.
(g) Узкая колея.
(h) Данные по Белорусской и Украинской ССР включены в данные по СССР.
(i) Кроме того, было 19 км узкоколейных линий.

Railways — Chemins de fer — Железные дороги

6. Networks at end of year [a] — 6. Réseaux à la fin de l'année [a] — 6. Сети к концу года [a]

1	Length of line operated	km	Longueur des lignes exploitées	km	Протяжённость эксплуатируемых линий	км
2	of which: Electrified	%	dont: Electrifiée	%	в том числе: Электрифицированных	%
2.1		km		km		км
3	of which: Not operated for passenger transport	%	dont: Non exploitée pour le transport de voyageurs	%	в том числе: Закрытых для пассажирских перевозок	%
3.1		km		km		км
4	of which: With two or more tracks	%	dont: A deux ou à plusieurs voies	%	в том числе: Двухколейных и многоколейных	%
4.1		km		km		км
5	of which: of which: Electrified		dont: Electrifiée		из них: Электрифицированных	
6	of which: of which: Not operated for passenger transport	km	dont: Non exploitée pour le transport de voyageurs	km	из них: Закрытых для пассажирских перевозок	км
7	Length of track, including sidings	km	Longueur des voies, y compris les embranchements	km	Протяжённость путей, включая запасные	км
8	of which: electrified		dont: électrifiée		в том числе: электрифицированных	

1	Length of line operated	km	Longueur des lignes exploitées	km	Протяжённость эксплуатируемых линий	км
2	of which: Electrified	%	dont: Electrifiée	%	в том числе: Электрифицированных	%
2.1		km		km		км
3	of which: Not operated for passenger transport	%	dont: Non exploitée pour le transport de voyageurs	%	в том числе: Закрытых для пассажирских перевозок	%
3.1		km		km		км
4	of which: With two or more tracks	%	dont: A deux ou à plusieurs voies	%	в том числе: Двухколейных и многоколейных	%
4.1		km		km		км
5	of which: of which: Electrified		dont: Electrifiée		из них: Электрифицированных	
6	of which: of which: Not operated for passenger transport	km	dont: Non exploitée pour le transport de voyageurs	km	из них: Закрытых для пассажирских перевозок	км
7	Length of track, including sidings	km	Longueur des voies, y compris les embranchements	km	Протяжённость путей, включая запасные	км
8	of which: electrified		dont: électrifiée		в том числе: электрифицированных	

Railways
7. Mobile equipment [1]

Chemins de fer
7. Equipement mobile [1]

Железные дороги
7. Подвижной состав [1]

1.1		Locomotives — Total	Number 1 000 hp	Locomotives — Total	Nombre 1 000 cv	Локомотивы — Всего	Число 1000 л. с.	
2.1	of which	Steam locomotives	Number 1 000 hp	dont Locomotives à vapeur	Nombre 1 000 cv	в том числе Паровозы	Число 1000 л. с.	
3.1	of which	Electric locomotives	Number 1 000 hp	dont Locomotives électriques	Nombre 1 000 cv	в том числе Электровозы	Число 1000 л. с.	
4.1	of which	Diesel and special-system locomotives — Total	Number 1 000 hp	dont Locomotives diesel et à système spécial — Total	Nombre 1 000 cv	в том числе Тепловозы и локомотивы особых систем — Всего	Число 1000 л. с.	
5.1	of which	Diesel and special-system locomotives — over 350 hp	Number 1 000 hp	dont Locomotives diesel et à système spécial de plus de 350 cv	Nombre 1 000 cv	в том числе Тепловозы и локомотивы особых систем свыше 350 л. с.	Число 1000 л. с.	
6.1		Rail motor vehicles — Total	Number 1 000 hp	Automotrices — Total	Nombre 1 000 cv	Автомотрисы — Всего	Число 1000 л. с.	
7.1	of which	Electric rail motor vehicles	Number 1 000 hp	dont Automotrices électriques	Nombre 1 000 cv	в том числе Электромотрисы	Число 1000 л. с.	
8.1	of which	Diesel and special-system rail motor vehicles	Number 1 000 hp	dont Automotrices diesel et à système spécial	Nombre 1 000 cv	в том числе Дизельные и особые автомотрисы	Число 1000 л. с.	
9.1		Passenger carriages	Number 1 000 seats	Voitures à voyageurs	Nombre 1 000 pl. assises	Пассажирские вагоны	Число 1000 сид. мест	
10.1		Vans	Number	Fourgons	Nombre	Багажные вагоны	Число	
11.1		Railway administrations' wagons — Total	Number Cpcty. 1 000 t	Wagons des administrations des chemins de fer — Total	Nombre Capac. 1 000 t	Грузовые вагоны, принадлежащие железным дорогам — Всего	Число Грузопод. 1000 т	
12.1	of which	Covered	Number Cpcty. 1 000 t	dont Couverts	Nombre Capac. 1 000 t	в том числе Крытые вагоны	Число Грузопод. 1000 т	
13.1	of which	High-sided	Number Cpcty. 1 000 t	dont Tombereaux	Nombre Capac. 1 000 t	в том числе Полувагоны	Число Грузопод. 1000 т	
14.1	of which	Flat	Number Cpcty. 1 000 t	dont Plats	Nombre Capac. 1 000 t	в том числе Вагоны-платформы	Число Грузопод. 1000 т	
15.1	of which	Special wagons	Number Cpcty. 1 000 t	dont Wagons spéciaux	Nombre Capac. 1 000 t	в том числе Специальные вагоны	Число Грузопод. 1000 т	
16.1	of which Insulated		Number Cpcty. 1 000 t	dont Isothermes	Nombre Capac. 1 000 t	в том числе из них Изотермические вагоны	Число Грузопод. 1000 т	
17.1	of which Refrigerated		Number Cpcty. 1 000 t	dont Réfrigérants	Nombre Capac. 1 000 t	в том числе из них Вагоны-ледники	Число Грузопод. 1000 т	
18.1	of which Mechanically refrigerated		Number Cpcty. 1 000 t	dont Frigorifiques	Nombre Capac. 1 000 t	в том числе из них Вагоны-холодильники	Число Грузопод. 1000 т	
19.1		Private owners' wagons	Number Cpcty. 1 000 t	Wagons à usage privé	Nombre Capac. 1 000 t	Частновладельческие вагоны	Число Грузопод. 1000 т	
20.1		All wagons (11.1 + 19.1) / (11.2 + 19.2)	Number Cpcty. 1 000 t	Ensemble des wagons (11.1 + 19.1) / (11.2 + 19.2)	Nombre Capac. 1 000 t	Все вагоны 11.1 + 19.1 / 11.2 + 19.2	Число Грузопод. 1000 т	

(1) Unless otherwise stated, data refer to the main-line system in each country (see table 6).

(1) Sauf indication contraire, les données se réfèrent au réseau principal de chaque pays (voir tableau 6).

(1) Если нет иного указания, данные относятся к главной сети каждой страны (см. таблицу 6).

TABLE 7

TABLEAU 7

ТАБЛИЦА 7

AUSTRIA (a) — AUTRICHE (a) — АВСТРИЯ (a)

ÖBB

	Vehicles at end of year Véhicules à la fin de l'année Транспортные средства к концу года			New vehicles placed in service during year Véhicules neufs mis en service pendant l'année Новые транспортные средства, сданные в эксплуатацию в течение года			Others — Autres — Другие Vehicles at end of year Véhicules à la fin de l'année Транспортные средства к концу года			Others — Autres — Другие New vehicles placed in service during year Véhicules neufs mis en service pendant l'année Новые транспортные средства, сданные в эксплуатацию в течение года		
	1963	1969	1970	1963	1969	1970	1963	1969	1970	1963	1969	1970
1.1	1 446	1 237	1 204	25	26	37	131	134	...	...	...	...
1.2	2 087	2 068	2 110	...	90.4	114.2	...	...	...	...	...	...
2.1	762	385	321	-	-	-	97	72	...	...	...	...
2.2	768	403	338	-	-	-	...	...	...	...	...	...
3.1	424	502	513	16	14	16	24	23	...	...	...	...
3.2	1 195	1 449	1 524	...	72.4	82.7	...	...	...	...	...	...
4.1	260	350	370	9	12	21	10	39	...	...	...	...
4.2	124	216	248	...	18.0	31.5	...	...	...	...	...	...
5.1	138	229	250	6	12	21	...	...	...	...	...	...
5.2	...	193	224	...	18.0	31.5	...	...	...	...	...	...
6.1	164	211	212	3	1	3	83	103	...	...	...	...
6.2	160	221	223	...	3.4	3.7	...	...	...	...	...	...
7.1	82	106	107	3	1	3	60	75	...	...	...	...
7.2	125	179	181	...	3.4	3.7	...	...	...	...	...	...
8.1	82 (b)	105	105	-	-	-	23	28	...	...	...	...
8.2	35.3 (b)	42.4	42.4	-	-	-	...	...	...	...	...	...
9.1	3 640	4 128	4 125	58	75	54	325	303	...	...	...	...
9.2	201	229	230	...	4.6	3.1	15.7	15.0	...	...	...	...
10.1	1 006	1 018	976	-	-	-	65	56	...	...	...	...
11.1	32 237	34 497 (c)	34 851 (c)	299	1 377	922	1 997	2 023	...	...	...	...
11.2	779	830	851	...	39.1	29.8	29.5	34.0	...	...	...	...
12.1	12 917	15 959	15 680	299	505	153	...	560	...	...	...	...
12.2	282	351	338	...	13.1	3.9	...	10.0	...	...	...	...
13.1	14 494	12 663	12 783	-	-	500	...	941	...	...	...	...
13.2	369	323	342	-	-	13.7	...	18.0	...	...	...	...
14.1	2 802	3 319	3 433	-	128	179	...	421	...	...	...	...
14.2	66.0	85.4	94.5	-	7.4	9.9	...	5.0	...	...	...	...
15.1	2 024	2 856	2 858	-	744	90	...	101	...	...	...	...
15.2	62.0	70.8	74.0	-	18.6	2.3	...	1.0	...	...	...	...
16.1	...	-	-	...	-	-	...	...	...	...	...	...
16.2	...	-	-	...	-	-	...	...	...	...	...	...
17.1	...	97	97	...	-	-	...	...	...	...	...	...
17.2	...	1.5	1.5	...	-	-	...	...	...	...	...	...
18.1	...	-	-	...	-	-	...	...	...	...	...	...
18.2	...	-	-	...	-	-	...	...	...	...	...	...
19.1	5 114	4 245	4 130	185	96	67	1	7	...	...	...	...
19.2	120	130	128	...	4.0	3.4	0.0	0.1*	...	...	...	...
20.1	37 351	38 742	38 981	484	1 473	989	1 998	2 030	...	...	...	...
20.2	899	960	979	...	43.1	33.2	29.5	34.1	...	...	...	...

For notes see end of table. For code see page 17.

Voir notes à la fin du tableau. Voir code à la page 17.

См. примечания в конце таблицы. См. шифр на стр. 17.

TABLE 7 TABLEAU 7 ТАБЛИЦА 7

	BELGIUM BELGIQUE БЕЛЬГИЯ						CZECHOSLOVAKIA TCHECOSLOVAQUIE ЧЕХОСЛОВАКИЯ					
	Vehicles at end of year Véhicules à la fin de l'année Транспортные средства к концу года			New vehicles placed in service during year Véhicules neufs mis en service pendant l'année Новые транспортные средства, сданные в эксплуатацию в течение года			Vehicles at end of year Véhicules à la fin de l'année Транспортные средства к концу года			New vehicles placed in service during year Véhicules neufs mis en service pendant l'année Новые транспортные средства, сданные в эксплуатацию в течение года		
	1963	1969	1970	1963	1969	1970	1963	1969	1970	1963	1969	1970
1.1	1 348	1 083	1 080	135	12	3	...	4 779	4 595	...	...	...
1.2	1 942	1 774	1 392	...	42.0	10.5	...	...	...	...	...	...
2.1	603	-	-	-	-	-	...	2 335	1 932	...	...	...
2.2	916	-	-	-	-	-	...	...	...	...	...	...
3.1	186	208	206	2	12	3	...	844	869	...	...	...
3.2	477	557	557	...	42.0	10.5	...	...	...	...	...	...
4.1	559	875	874	133	-	-	435	1 600	1 792	...	...	...
4.2	549	837	835	...	-	-	...	...	...	...	...	...
5.1	495	790	789	107	-	-	...	...	...	...	...	...
5.2	...	816	815	...	-	-	...	...	...	...	...	...
6.1	457	496	496	57	-	11	...	1 146	1 168	...	...	...
6.2	338	380	391	...	-	11.5	...	...	...	...	...	...
7.1	292	352	362	57	-	11	...	108	116	...	...	...
7.2	292	354	364	...	-	11.5	...	...	...	...	...	...
8.1	165	94	92	-	-	-	...	1 038	1 052	...	...	...
8.2	46.0	26.5	26.5	-	-	-	...	...	...	...	...	...
9.1	3 685	3 398	3 416	-	-	22	11 000	10 606	10 627	...	...	...
9.2	...	289	291	-	-	2.0	...	...	...	...	...	...
10.1	756	548	505	-	-	-	...	2 367	2 282	...	...	...
11.1	59 849	43 319	44 658	382	1 776	1 643	131 920	137 103	135 823	...	...	...
11.2	1 302	1 136	1 212	...	69.2	84.1	...	...	...	...	...	...
12.1	14 660	9 741	9 709	-	-	-	...	...	...	...	...	...
12.2	279	195	194	-	-	-	...	...	...	...	...	...
13.1	33 509	19 645	19 527	91	197	-	...	...	...	...	...	...
13.2	822	513	511	...	5.9	-	...	...	...	...	...	...
14.1	9 844	7 279	8 325	97	503	1 193	...	...	...	...	...	...
14.2	248	242	304	...	28.0	67.3	...	...	...	...	...	...
15.1	...	6 654	7 087	...	795	450	...	...	...	...	...	...
15.2	...	187	244	...	27.7	16.8	...	...	...	...	...	...
16.1	...	40	40	...	-	-	...	...	...	...	...	...
16.2	...	0.8	0.8	...	-	-	...	...	...	...	...	...
17.1	...	117	117	...	-	-	...	...	...	...	...	...
17.2	...	2.2	2.2	...	-	-	...	...	...	...	...	...
18.1	...	-	-	...	-	-	...	...	...	...	...	...
18.2	...	-	-	...	-	-	...	...	...	...	...	...
19.1	6 645	4 651	4 254	173	10	65	...	...	...	...	...	...
19.2	210	172	162	...	0.5	1.5	...	...	...	...	...	...
20.1	56 494	47 970	48 912	555	1 786	1 708	...	...	...	...	...	...
20.2	1 602	1 308	1 374	...	69.7	85.6	...	...	...	...	...	...

TABLE 7 TABLEAU 7 ТАБЛИЦА 7

DENMARK DANEMARK ДАНИЯ

	DSB						Others Autres Другие					
	Vehicles at end of year Véhicules à la fin de l'année Транспортные средства к концу года			New vehicles placed in service during year Véhicules neufs mis en service pendant l'année Новые транспортные средства, сданные в эксплуатацию в течение года			Vehicles at end of year Véhicules à la fin de l'année Транспортные средства к концу года			New vehicles placed in service during year Véhicules neufs mis en service pendant l'année Новые транспортные средства, сданные в эксплуатацию в течение года		
	1963	1969	1970	1963	1969	1970	1963	1969	1970	1963	1969	1970
1.1	545	373	374	37	2	15	122	45	...	...	...	...
1.2	437	323	370	...	6.6	49.5	...	...	...	...	...	...
2.1	252	15	15	-	-	-	58	8	...	...	...	...
2.2	223	30	30	-	-	-	...	...	...	...	...	...
3.1	-	-	-	-	-	-	-	-	...	...	...	...
3.2	-	-	-	-	-	-	-	-	...	...	...	...
4.1	293	358	369	37	2	15	64	37	...	...	...	...
4.2	214	293	340	...	6.6	49.5	...	...	...	...	...	...
5.1	202	257	271	37	2	15	...	...	...	...	...	...
5.2	203	279	327	...	6.6	49.5	...	...	...	...	...	...
6.1	283	372	375	5	35	27	169	92	...	...	...	...
6.2	158	241	247	...	28.0	28.0	...	...	...	...	...	...
7.1	119	221	230	-	35	27	-	-	...	...	...	...
7.2	82	166	175	-	28.0	28.0	-	-	...	...	...	...
8.1	164	151	145	5	-	-	169	92	...	...	...	...
8.2	77	76	72	...	-	-	...	...	...	...	...	...
9.1	1 661	1 127	1 148	46	69	59	410	200	...	...	...	...
9.2	105	99	100	...	6.5	4.7	19.1	9.7	...	...	...	...
10.1	318	182	159	25	-	-	102	38	...	...	...	...
11.1	11 008	10 265	10 130	543	117	105	1 177	244	...	...	...	...
11.2	222	239	237	...	4.0	3.0	15.7	3.9	...	...	...	...
12.1	6 433	6 484	6 430	543	-	105	...	...	...	...	...	...
12.2	124	144	143	...	-	3.0	...	...	...	...	...	...
13.1	3 216	2 131	2 085	-	-	-	...	...	...	...	...	...
13.2	71	51	50	-	-	-	...	...	...	...	...	...
14.1	693	917	909	-	67	-	...	...	...	...	...	...
14.2	15	28	28	-	3.0	-	...	...	...	...	...	...
15.1	666	541	549	-	50	-	...	...	...	...	...	...
15.2	11	13	13	-	1.0	-	...	...	...	...	...	...
16.1	...	135	122	-	-	-	...	...	...	...	...	...
16.2	...	2	2	-	-	-	...	...	...	...	...	...
17.1	...	57	35	-	-	-	...	...	...	...	...	...
17.2	...	1	1	-	-	-	...	...	...	...	...	...
18.1	...	-	-	-	-	-	...	...	...	...	...	...
18.2	...	-	-	-	-	-	...	...	...	...	...	...
19.1	819	664	556	18	19	5	...	...	...	...	...	...
19.2	15	14	12	...	0.6	0.1	...	...	...	...	...	...
20.1	11 827	10 929	10 686	561	136	110	...	...	...	...	...	...
20.2	237	253	249	...	4.5	3.1	...	...	...	...	...	...

For code see page 17. Voir code à la page 17. См. шифр на стр. 17.

TABLE 7 TABLEAU 7 ТАБЛИЦА 7

	FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY — RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE — ФЕДЕРАТИВНАЯ РЕСПУБЛИКА ГЕРМАНИИ											
	DB						Others — Autres — Другие					
	Vehicles at end of year — Véhicules à la fin de l'année — Транспортные средства к концу года			New vehicles placed in service during year — Véhicules neufs mis en service pendant l'année — Новые транспортные средства, сданные в эксплуатацию в течение года			Vehicles at end of year — Véhicules à la fin de l'année — Транспортные средства к концу года			New vehicles placed in service during year — Véhicules neufs mis en service pendant l'année — Новые транспортные средства, сданные в эксплуатацию в течение года		
	1963	1969	1970	1963	1969	1970	1963	1969	1970	1963	1969	1970
1.1	10 350	7 941	8 050	592	200	142	...	504	486	...	...	...
1.2	16 727	15 482	15 909	...	...	...	...	273	262	...	...	...
2.1	5 822	1 660	1 636	-	-	-	...	36	17	...	...	...
2.2	8 939	2 930	2 917	-	-	-	...	22	11	...	...	...
3.1	1 531	2 233	2 260	220	53	37	...	34	36	...	...	...
3.2	6 426	9 592	9 761	...	...	...	...	13	14	...	...	...
4.1	2 997	4 048	4 154	272	147	105	...	434	433	...	...	...
4.2	1 362	2 960	3 231	...	...	...	...	238	237	...	...	...
5.1	1 600	2 429	2 519	307	96	...	...	291	292	...	...	...
5.2	1 209	2 733	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
6.1	1 456	1 635	1 623	44	43	2	...	366	330	...	...	...
6.2	564	894	888	...	...	...	...	104	104	...	...	...
7.1	426	651	652	44	43	2	...	162	145	...	...	...
7.2	365	620	626	...	...	...	...	51	54	...	...	...
8.1	1 030	984	971	-	-	-	...	204	185	...	...	...
8.2	199	274	262	-	-	-	...	53	50	...	...	...
9.1	22 576	21 231	21 317	489	380	303	...	863	787	...	...	...
9.2	1 400	1 398	1 411	...	...	...	...	51	47	...	...	...
10.1	4 102	2 732	2 874	55	48	95	...	106	83	...	...	...
11.1	276 700	274 028	278 395	7 246	6 142	7 722	...	4 325	4 111	...	108	220
11.2	6 779	7 776(a)	7 947(a)	...	184	...	...	139	139	...	...	...
12.1	101 315	88 256	87 714	2 375	540	800	...	399	349	...	-	1
12.2	2 145	2 055(a)	2 067(a)	...	13	...	...	7	6	...	-	...
13.1	115 113	82 485	82 310	1 279	-	-	...	1 306	1 254	...	28	119
13.2	2 992	2 377(a)	2 370(a)	...	-	-	...	35	37	...	...	...
14.1	51 610	47 360	47 634	2 922	1 803	1 589	...	596	606	...	41	61
14.2	1 438	1 535(a)	1 575(a)	...	58	...	...	23	24	...	...	...
15.1	...	53 126	58 179	...	3 650	5 333	...	2 024	1 902	...	39	39
15.2	...	1 754(a)	1 754(a)	...	120	...	...	74	72	...	...	...
16.1	...			...			...	...	...	...	...	...
16.2	...			...			...	...	...	...	...	...
17.1	...	2 772	2 558	...	149	-	...	...	...	...	...	...
17.2	...	55(a)	53(a)	...	340	-	...	...	...	...	...	...
18.1	...			...			...	...	...	...	...	...
18.2	...			...			...	...	...	...	...	...
19.1	43 962	42 043	42 651	...	...	...	...	73	73	...	...	...
19.2	1 081	1 322(a)	1 395(a)	...	...	...	...	2	2	...	...	...
20.1	320 662	316 076	321 046	...	...	...	...	4 398	4 184	...	...	...
20.2	7 860	9 099(a)	9 342(a)	...	...	...	...	141	141	...	...	...

For notes see end of table. For code see page 17.

Voir notes à la fin du tableau. Voir code à la page 17.

См. примечания в конце таблицы. См. шифр на стр. 17.

TABLE 7 TABLEAU 7 ТАБЛИЦА 7

	FINLAND FINLANDE ФИНЛЯНДИЯ						FRANCE FRANCE ФРАНЦИЯ					
	Vehicles at end of year Véhicules à la fin de l'année Транспортные средства к концу года			New vehicles placed in service during year Véhicules neufs mis en service pendant l'année Новые транспортные средства, сданные в эксплуатацию в течение года			Vehicles at end of year Véhicules à la fin de l'année Транспортные средства к концу года			New vehicles placed in service during year Véhicules neufs mis en service pendant l'année Новые транспортные средства, сданные в эксплуатацию в течение года		
	1963	1969	1970	1963	1969	1970	1963	1969	1970	1963	1969	1970
1.1	916	884	871	22	27	25	7 612	6 140	6 072	317	...	150
1.2	820	816	818	...	6.5	14.4	13 463	11 380	12 840	...	...	...
2.1	639	276	262	-	-	-	3 513	754	515	-	...	-
2.2	604	281	270	-	-	-	7 080	1 837	1 325	-	...	-
3.1	-	-	-	-	-	-	1 939	2 223	2 216	108	...	44
3.2	-	-	-	-	-	-	5 594	7 640	7 803	...	...	...
4.1	277	608	609	22	27	25	2 160	3 163	3 341	209	...	106
4.2	216	535	548	...	6.5	14.4	789	1 903	2 218	...	...	...
5.1	160	321	331	17	2	10	988	1 888	1 894	105	...	106
5.2	194	491	502	...	2.5	11.9	656	1 791	1 494	...	...	...
6.1	232	278	292	1	2	15	1 670	1 732	1 746	33	...	68
6.2	54	81	99	...	2.3	17.6	886	1 170	1 136	...	...	...
7.1	-	5	20	-	2	15	555	641	671	-	...	40
7.2	-	5.8	23.4	-	2.3	17.6	522	686	716	-	...	...
8.1	232	273	272	1	-	-	1 115	1 091	1 075	33	...	28
8.2	54	75	75	...	-	-	365	484	419	...	...	...
9.1	1 216	1 020	1 043	20	19	41	15 251	15 110	15 053	63	...	267
9.2	76	66	67	...	1.4	2.8	1 043	...	1 330	...	...	...
10.1	299	155	139	2	-	-	7 540	...	4 890	-	...	-
11.1	23 613	22 150	21 888	850	1 596	1 139	287 400	229 230	227 502	5 541	...	11 830
11.2	439	494	522	...	51	47	6 830	6 966	7 260	...	...	...
12.1	8 442	8 532	7 950	150	539	566	111 100	99 360	96 200	2 785	...	3 905
12.2	139	162	158	...	14	15	2 450	2 739	2 794	...	...	...
13.1	-	484	480	-	284	16	104 000	59 050	58 860	-	...	2 741
13.2	-	11	11	-	7	0	2 490	1 823	1 892	-	...	...
14.1	13 843	10 086	10 058	700	658	456	58 500	50 550	49 929	1 306	...	2 328
14.2	272	245	263	...	25	26	1 560	1 796	1 832	...	...	...
15.1	1 327	3 068	3 400	-	115	101	13 900	20 270	22 513	1 450	...	2 856
15.2	27	76	90	-	5	6	330	608	742	...	...	...
16.1	...	260	430	...	-	-	...	...	...	...	...	...
16.2	...	4	7	...	-	-	...	...	...	...	...	...
17.1	...	201		...	-	-	...	...	...	...	...	...
17.2	...	3		...	-	-	...	...	...	...	...	...
18.1	...	5	5	...	-	-	...	...	...	...	...	...
18.2	...	0	0	...	-	-	...	...	...	...	...	...
19.1	882	942	900	18	14	14	68 700	73 574	74 938	...	...	3 857
19.2	20	21	21	...	0	0	1 810	2 449	2 590	...	...	...
20.1	24 495	22 792	22 679	908	1 610	1 193	356 100	302 804	302 440	...	...	15 687
20.2	459	515	543	...	51	47	9 640	9 414	9 850	...	...	...

TABLE 7 TABLEAU 7 ТАБЛИЦА 7

	GREECE (a) GRÈCE (a) ГРЕЦИЯ (a)						IRELAND (a) IRLANDE (a) ИРЛАНДИЯ (a)					
	Vehicles at end of year Véhicules à la fin de l'année Транспортные средства к концу года			New vehicles placed in service during year Véhicules neufs mis en service pendant l'année Новые транспортные средства, сданные в эксплуатацию в течение года			Vehicles at end of year Véhicules à la fin de l'année Транспортные средства к концу года			New vehicles placed in service during year Véhicules neufs mis en service pendant l'année Новые транспортные средства, сданные в эксплуатацию в течение года		
	1963	1969	1970	1963	1969	1970	1963	1969	1970	1963	1969	1970
1.1	234	416	...	...	...	...	263	221	221	...	-	-
1.2	327	485	...	...	...	...	197	186	192	...	-	-
2.1	202	279	...	...	...	...	53	-	-	-	-	-
2.2	292	300	...	...	...	...	26	-	-	-	-	-
3.1	-	-	-	...	...	...	-	-	-	-	-	-
3.2	-	-	-	...	...	...	-	-	-	-	-	-
4.1	32	137	...	...	...	...	210	221	221	...	-	-
4.2	35	185	...	...	...	...	171	186	192	...	-	-
5.1	28	121	...	...	...	...	...	211	211	...	-	-
5.2	...	154	...	...	...	...	...	185	191	...	-	-
6.1	70	111	...	...	...	...	42	86	86	...	-	-
6.2	31	58	...	...	...	...	22	21	22	...	-	-
7.1	-	-	-	...	...	...	-	-	-	-	-	-
7.2	-	-	-	...	...	...	-	-	-	-	-	-
8.1	70	111	...	...	...	...	42	86	86	...	-	-
8.2	31	58	...	...	...	...	22	21	22	...	-	-
9.1	310	575	...	...	...	...	578	513	481	...	...	-
9.2	20	36	...	...	...	...	34	30	29	...	...	-
10.1	120	...	...	...	...	...	248	206	199	...	...	-
11.1	5 780	9 755	...	...	...	...	11 394	9 923	9 493	...	189	176
11.2	118	204	...	...	...	...	132	124	121	...	2.8	3.6
12.1	...	...	...	...	...	...	...	4 372	4 186	...	-	-
12.2	...	...	...	...	...	...	...	51	50	...	-	-
13.1	...	...	...	...	...	...	...	3 188	2 903	...	-	-
13.2	...	...	...	...	...	...	...	37	34	...	-	-
14.1	...	...	...	...	...	...	...	904	995	...	65	-
14.2	...	...	...	...	...	...	...	15	17	...	1.3	-
15.1	...	...	...	...	...	...	...	1 459	1 258	...	...	176
15.2	...	...	...	...	...	...	...	21	18	...	...	3.6
16.1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	-	...
16.2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	-	...
17.1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	-	...
17.2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	-	...
18.1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	-	...
18.2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	-	...
19.1	-	-	-	...	...	...	175	163	68	...	-	17
19.2	-	-	-	...	...	...	2	2	1	...	-	0.3
20.1	5 780	9 755	...	...	...	...	11 569	10 086	9 762	...	189	193
20.2	118	204	...	...	...	...	134	126	122	...	2.8	3.9

For notes see end of table. Voir notes à la fin du tableau. См. примечания в конце таблицы.

TABLE 7 TABLEAU 7 ТАБЛИЦА 7

ITALY ITALIE ИТАЛИЯ

	FS						Others Autres Другие					
	Vehicles at end of year Véhicules à la fin de l'année Транспортные средства к концу года			New vehicles placed in service during year Véhicules neufs mis en service pendant l'année Новые транспортные средства, сданные в эксплуатацию в течение года			Vehicles at end of year Véhicules à la fin de l'année Транспортные средства к концу года			New vehicles placed in service during year Véhicules neufs mis en service pendant l'année Новые транспортные средства, сданные в эксплуатацию в течение года		
	1963	1969	1970	1963	1969	1970	1963	1969	1970	1963	1969	1970
1.1	4 285	3 621	3 581	89	38	23	385	295	290	...	...	...
1.2	7 447	6 321	6 318	...	29.4	55.0	157	...	...	...	...	...
2.1	1 869	898	834	-	-	-	190	128	127	...	...	...
2.2	1 878	838	781	-	-	-	82	...	...	...	...	...
3.1	1 812	1 776	1 788	41	-	13	101	80	74	...	...	...
3.2	5 318	5 020	5 064	...	-	46.0	56	...	...	...	...	...
4.1	604	947	959	48	38	10	94	87	89	...	...	...
4.2	251	463	473	...	29.4	9.0	19	...	...	...	...	...
5.1	214	355	368	42	23	8	...	...	...	...	...	...
5.2	192	342	352	...	25.3	8.3	...	...	...	...	...	...
6.1	1 449	1 410	1 432	26	1	29	535	543	538	...	...	...
6.2	642	557	566	...	0.1	6.5	179	...	...	...	...	...
7.1	428	445	445	7	-	-	243	231	227	...	...	...
7.2	389	327	331	...	-	-	47	...	...	...	...	...
8.1	1 021	965	987	19	1	29	292	312	311	...	...	...
8.2	254	230	235	...	0.1	6.5	132	...	...	...	...	...
9.1	10 275	10 920	11 313	246	139	384	1 772	965	930	...	...	...
9.2	710	763	789	...	10.2	25.3	...	...	...	...	...	...
10.1	2 897	2 699	2 618	-	1	18	138	142	142	...	...	...
11.1	115 136	112 755	112 953	2 588	1 962	2 616	3 843	3 262	3 156	...	...	...
11.2	2 450	2 771	2 776	...	75	112	48	...	...	...	...	...
12.1	50 067	47 855	48 589	493	1 196	1 300	...	1 149	1 106	...	...	...
12.2	985	1 090	1 107	...	31	34	...	...	...	...	...	...
13.1	43 348	37 710	37 797	1 333	20	2	...	754	732	...	...	...
13.2	994	1 009	1 011	...	1	0	...	...	...	...	...	...
14.1	11 088	13 579	13 367	339	697	1 304	...	959	920	...	...	...
14.2	291	418	412	...	42	73	...	...	...	...	...	...
15.1	10 633	13 611	13 200	423	49	10	...	400	398	...	...	...
15.2	179	254	246	...	1	0	...	...	...	...	...	...
16.1	...	62	43	...	-	-	...	...	...	...	...	...
16.2	...	1	1	...	-	-	...	...	...	...	...	...
17.1	...	8 715	8 062	...	-	-	...	...	...	...	...	...
17.2	...	154	142	...	-	-	...	...	...	...	...	...
18.1	...	4	4	...	-	-	...	...	...	...	...	...
18.2	...	0	0	...	-	-	...	...	...	...	...	...
19.1	11 024	12 383	12 805	1 134	598	691	155	153	153	...	...	...
19.2	240	289	302	...	13	17	2	...	...	...	...	...
20.1	126 160	125 138	125 758	3 722	2 560	3 307	3 998	3 415	3 309	...	...	...
20.2	2 690	3 060	3 073	...	88	129	50	...	...	...	...	...

For code see page 17. Voir code à la page 17. См. шифр на стр. 17.

TABLE 7 TABLEAU 7 ТАБЛИЦА 7

	LUXEMBOURG			LUXEMBOURG			ЛЮКСЕМБУРГ					
	Vehicles at end of year Véhicules à la fin de l'année Транспортные средства к концу года			New vehicles placed in service during year Véhicules neufs mis en service pendant l'année Новые транспортные средства, сданные в эксплуатацию в течение года			NETHERLANDS		PAYS-BAS	НИДЕРЛАНДЫ		
							Vehicles at end of year Véhicules à la fin de l'année Транспортные средства к концу года			New vehicles placed in service during year Véhicules neufs mis en service pendant l'année Новые транспортные средства, сданные в эксплуатацию в течение года		
	1963	1969	1970	1963	1969	1970	1963	1969	1970	1963	1969	1970
1.1	90	85	83	4	–	–	675	673	676	–	–	5
1.2	155	140	139	...	–	–	618	622	631	–	–	13.9
2.1	22	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2.2	44	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
3.1	20	20	20	–	–	–	107	107	110	–	–	3
3.2	70	70	70	–	–	–	378	378	386	–	–	8.2
4.1	48	65	63	4	–	–	568	566	566	–	–	–
4.2	41	70	70	...	–	–	240	244	244	–	–	–
5.1	42	58	57	4	–	–	281	280	282	–	–	2
5.2	34	69	69	...	–	–	192	196	202	–	–	5.7
6.1	28	18	18	–	–	–	521	562	586	54	15	24
6.2	6.0	5.2	5.2	–	–	–	605	650	669	...	13.8	19.3
7.1	–	–	–	–	–	–	386	429	453	–	15	24
7.2	–	–	–	–	–	–	515	562	581	–	13.8	19.3
8.1	28	18	18	–	–	–	135	133	133	54	–	–
8.2	6.0	5.2	5.2	–	–	–	90	88	88	...	–	–
9.1	166	122	114	–	...	–	1 933	1 885	1 901	54	30	16
9.2	11.5	10.0	10.1	–	...	–	118	117	119	...	2.1	2.4
10.1	75	23	21	–	...	–	410	185[r]	193	–	–	8
11.1	2 909	3 342	3 751	23	...	465	21 665	17 791	17 601	1 209	187	341
11.2	72.6	97.6	115.1	...	...	18.7	565	483	481	...	3.0	8.2
12.1	948	822	830	–	...	–	9 079	7 142	6 882	358	–	–
12.2	19.0	19.9	20.1	–	...	–	214	173	168	...	–	–
13.1	1 021	971	1 055	–	...	–	8 248	6 248	6 015	45	–	–
13.2	24.0	24.3	26.7	–	...	–	235	181	174	...	–	–
14.1	832	1 197	1 455	–	...	305	1 320	1 341	1 326	–	–	–
14.2	26.0	44.0	56.5	–	...	14.3	33	37	36	–	–	–
15.1	108	352	411	...	...	160	3 018	3 060	3 378	806	187	341
15.2	3.0	9.4	11.8	...	...	4.4	83	92	102	...	3.0	8.2
16.1	...	...	2	...	...	–	...	448	395	...	–	–
16.2	...	...	0.04	...	...	–	...	8.5	7.7	...	–	–
17.1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	–	–
17.2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	–	–
18.1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	–	–
18.2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	–	–
19.1	496	482	479	15	4	9	1 691	1 193	1 155	99	–	90
19.2	20.1	21.4	21.3	...	0.2	0.3	45	34	33	...	–	2.6
20.1	3 405	3 824	4 230	38	...	474	23 356	18 984	18 756	1 308	187	431
20.2	92.7	119.0	136.4	...	...	19.0	610	517	514	...	3.0	10.8

TABLE 7 TABLEAU 7 ТАБЛИЦА 7

	NORWAY NORVÈGE НОРВЕГИЯ						PORTUGAL (a) PORTUGAL (a) ПОРТУГАЛИЯ (a)					
	Vehicles at end of year Véhicules à la fin de l'année Транспортные средства к концу года			New vehicles placed in service during year Véhicules neufs mis en service pendant l'année Новые транспортные средства, сданные в эксплуатацию в течение года			Vehicles at end of year Véhicules à la fin de l'année Транспортные средства к концу года			New vehicles placed in service during year Véhicules neufs mis en service pendant l'année Новые транспортные средства, сданные в эксплуатацию в течение года		
	1963	1969	1970	1963	1969	1970	1963	1969	1970	1963	1969	1970
1.1	384	305	334	5	17	5	424	511	495	1	29	-
1.2	509	586	645	...	54.6	31.8	477	567	543	...	36.4	-
2.1	182	56	3	-	-	-	328	270	254	-	-	-
2.2	160	55	1.7	-	-	-	384	318	294	-	-	-
3.1	151	166	165	2	7	5	16	38	38	1	3	-
3.2	299	445	472	...	44.5	31.8	43	95	95	...	0.5	-
4.1	51	83	83	3	10	-	80	203	203	-	26	-
4.2	50	86	86	...	10.1	-	50	154	154	-	35.9	-
5.1	51	83	83	3	10	-	44	131	131	-	26	-
5.2	50	86	86	...	10.1	-	43	138	138	-	35.9	-
6.1	181	165	169	-	-	7	133	174	183	11	-	...
6.2	96	96	91	-	-	9.4	94	122	118	...	-	...
7.1	105	103	108	-	-	7	49	80	90	11	-	...
7.2	74	73	68	-	-	9.4	74	91	88	...	-	...
8.1	76	62	61	-	-	-	84	94	93	-	-	...
8.2	22	23	23	-	-	-	20	31	30	-	-	...
9.1	1 283	1 076	1 062	24	25	17	1 110	1 203	1 214	63	...	2
9.2	71	60	60	...	1.3	1.4	68	88	90	...	...	0.0
10.1	188	131	125	-	-	-	308	391	337	-	...	5
11.1	10 554	9 842	9 714	382	118	70	9 113	9 033	9 108	...	632	375
11.2	181	181	181	...	2.2	2.8	135	143	144	...	12.6	4.0
12.1	4 024	3 171	3 108	271	-	-	3 668	4 000	3 978	...	468	-
12.2	70	58	56	...	-	-	53	63	62	...	9.4	-
13.1	1 179	614	631	-	-	-	3 085	2 837	2 562	...	162	-
13.2	22	12	12	-	-	-	48	48	45	...	3.2	-
14.1	4 178	3 970	3 895	110	105	66	2 214	1 983	2 358	...	-	375
14.2	72	75	76	...	1.9	2.7	29	28	32	...	-	4.0
15.1	1 173	2 087	2 080	-	13	4	146	213	210	...	2	-
15.2	17	37	37	-	0.3	0.1	4.0	4.8	4.7	...	0.0	-
16.1	...	25	25	...	-	-	-	-	-	-	-	-
16.2	...	0.5	0.5	...	-	-	-	-	-	-	-	-
17.1	...	75	75	...	-	-	...	25	25	...	-	-
17.2	...	2.1	2.1	...	-	-	...	0.4	0.4	...	-	-
18.1	...	36	36	...	3	-	...	25	25	...	-	-
18.2	...	0.6	0.6	...	0.04	-	...	0.4	0.4	...	-	-
19.1	403	459	484	-	5	29	908	652	648	12	-	-
19.2	7	10	11	-	0.1	0.9	17	12	12	...	-	-
20.1	10 957	10 301	10 198	382	123	99	10 021	9 685	9 756	...	632	375
20.2	188	191	192	...	2.3	3.7	152	155	156	...	12.6	4.0

For notes see end of table. Voir notes à la fin du tableau. См. примечания в конце таблицы.

TABLE 7 TABLEAU 7 ТАБЛИЦА 7

SPAIN ESPAGNE ИСПАНИЯ

	RENFE (a)						Others (b) Autres (b) Другие (b)					
	Vehicles at end of year Véhicules à la fin de l'année Транспортные средства к концу года			New vehicles placed in service during year Véhicules neufs mis en service pendant l'année Новые транспортные средства, сданные в эксплуатацию в течение года			Vehicles at end of year Véhicules à la fin de l'année Транспортные средства к концу года			New vehicles placed in service during year Véhicules neufs mis en service pendant l'année Новые транспортные средства, сданные в эксплуатацию в течение года		
	1963	1969	1970	1963	1969	1970	1963	1969	1970	1963	1969	1970
1.1	3 737	1 747	1 705	87	54	35	...	368	273	...	...	...
1.2	5 772	3 420	3 357	...	125	112	...	...	...	...	...	...
2.1	3 174	695	642	-	-	-	...	156	89	...	...	...
2.2	4 742	1 565	1 432	-	-	-	...	...	...	...	...	...
3.1	340	386	384	22	15	21	...	48	41	...	...	...
3.2	897	1 083	1 124	...	63	84	...	...	...	...	...	...
4.1	223	666	679	65	39	14	...	164	143	...	...	...
4.2	133	773	801	...	62	28	...	...	...	...	...	...
5.1	75	418	431	59	39	14	...	...	...	...	...	...
5.2	74	696	724	...	62	28	...	...	...	...	...	...
6.1	375	661	689	54	20	39	...	378	379	...	...	...
6.2	305	486	478	...	2.3	11.7	...	...	...	...	...	...
7.1	197	304	296	20	13	-	...	238	245	...	...	...
7.2	245	340	320	...	0.0	-	...	...	...	...	...	...
8.1	178	357	393	34	7	39	...	140	134	...	...	...
8.2	60	147	158	...	2.3	11.7	...	...	...	...	...	...
9.1	4 195	3 615	3 729	189	...	74	...	902	883	...	...	...
9.2	282	270	276	...	...	7.0	...	...	...	...	...	...
10.1	2 638	1 166	1 087	63	...	-	...	213	173	...	...	...
11.1	67 875	50 837	48 386	168	...	240	...	10 303	9 676	...	...	...
11.2	1 110	1 000	957	...	...	10.4	...	...	...	...	...	...
12.1	32 423	23 945	20 959	-	...	61	...	1 604	1 200	...	...	...
12.2	472	401	356	-	...	1.5	...	...	...	...	...	...
13.1	19 715	13 334	12 945	-	...	-	...	1 411	1 226	...	...	...
13.2	361	267	258	-	...	-	...	...	...	...	...	...
14.1	13 361	10 382	10 141	5	...	17	...	3 524	3 035	...	...	...
14.2	211	238	232	...	...	0.8	...	...	...	...	...	...
15.1	2 376	3 176	4 341	163	...	162	...	3 764	4 215	...	...	...
15.2	66	94	111	...	...	8.1	...	...	...	...	...	...
16.1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
16.2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
17.1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
17.2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
18.1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
18.2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
19.1	12 739	11 289	10 597	229	...	...	...	1 802	1 727	...	...	...
19.2	271	292	304	...	...	...	...	...	...	...	...	...
20.1	80 614	62 126	58 983	397	...	...	...	12 105	11 403	...	...	...
20.2	1 381	1 292	1 261	...	...	...	...	...	...	...	...	...

For notes see end of table.
For code see page 17.

Voir notes à la fin du tableau.
Voir code à la page 17.

См. примечания в конце таблицы.
См. шифр на стр. 17.

SWEDEN — SUÈDE — ШВЕЦИЯ

	SJ						Others — Autres — Другие					
	Vehicles at end of year — Véhicules à la fin de l'année — Транспортные средства к концу года			New vehicles placed in service during year — Véhicules neufs mis en service pendant l'année — Новые транспортные средства, сданные в эксплуатацию в течение года			Vehicles at end of year — Véhicules à la fin de l'année — Транспортные средства к концу года			New vehicles placed in service during year — Véhicules neufs mis en service pendant l'année — Новые транспортные средства, сданные в эксплуатацию в течение года		
	1963	1969	1970	1963	1969	1970	1963	1969	1970	1963	1969	1970
1.1	1 743	1 576	1 584	67	41	51	...	87	85	...	-	-
1.2	...	...	...	...	117	143	...	...	...	...	-	-
2.1	211	40	26	-	-	-	...	1	1	...	-	-
2.2	...	...	...	-	-	-	...	...	...	...	-	-
3.1	893	882	884	12	17	20	...	43	43	...	-	-
3.2	1 973	2 188	2 264	...	83	102	...	...	...	...	-	-
4.1	639	654	674	55	24	31	...	43	41	...	-	-
4.2	269	287	327	...	34	41	...	...	...	...	-	-
5.1	197	216	246	15	24	31	...	...	...	...	-	-
5.2	172	206	247	...	34	41	...	...	...	...	-	-
6.1	629	565	539	4	26	24	...	22	22	...	-	-
6.2	...	240	259	...	36	32	...	...	...	...	-	-
7.1	136	201	216	4	26	24	...	21	21	...	-	-
7.2	...	170	197	...	36	32	...	...	...	...	-	-
8.1	493	364	323	-	-	-	...	1	1	...	-	-
8.2	...	70	63	-	-	-	...	...	...	...	-	-
9.1	3 292	2 642	2 322	99	26	-	...	61	60	...	...	-
9.2	176	145	142	...	5	-	...	3.3	3.3	...	...	-
10.1	858	382	361	-	...	-	...	6	5	...	...	-
11.1	49 382	48 346	48 242	1 517	339	564	...	2 992	2 938	...	...	...
11.2	1 224	1 330	1 349	...	21	33	...	84	83	...	...	...
12.1	15 195	13 425	13 414	1 118	34	109	...	582	576	...	...	...
12.2	318	333	333	...	1	3	...	13	13	...	...	...
13.1	750	1 831	1 819	-	-	-	...			...	...	...
13.2	20	64	64	-	-	-	...			...	...	...
14.1	25 605	24 751	24 654	256	125	209	...	2 410	2 362	...	...	...
14.2	621	633	640	...	7	11	...	71	70	...	...	...
15.1	7 830	8 339[r]	8 359	143	180	246	...			...	...	...
15.2	264	300[r]	31	...	13	20	...			...	...	...
16.1	...	788[r]	788	...	-	-	...	...	...	...	...	...
16.2	...	17[r]	17	...	-	-	...	...	...	...	...	...
17.1	...	567[r]	533	...	-	-	...	...	...	...	...	...
17.2	...	11[r]	11	...	-	-	...	...	...	...	...	...
18.1	...	56	56	...	-	-	...	...	...	...	...	...
18.2	...	1	1	...	-	-	...	...	...	...	...	...
19.1	4 757	5 204	5 061	161	36	-	...	...	...	...	...	...
19.2	122	146	144	...	2	-	...	...	...	...	...	...
20.1	54 139	53 550	53 303	1 678	375	564	...	...	...	...	...	...
20.2	1 346	1 476	1 493	...	23	33	...	...	...	...	...	...

For code see page 17. Voir code à la page 17. См. шифр на стр. 17.

TABLE 7 TABLEAU 7 ТАБЛИЦА 7

SWITZERLAND — SUISSE — ШВЕЙЦАРИЯ

	SBB-CFF						Others — Autres — Другие					
	Vehicles at end of year — Véhicules à la fin de l'année — Транспортные средства к концу года			New vehicles placed in service during year — Véhicules neufs mis en service pendant l'année — Новые транспортные средства, сданные в эксплуатацию в течение года			Vehicles at end of year — Véhicules à la fin de l'année — Транспортные средства к концу года			New vehicles placed in service during year — Véhicules neufs mis en service pendant l'année — Новые транспортные средства, сданные в эксплуатацию в течение года		
	1963	1969	1970	1963	1969	1970	1963	1969	1970	1963	1969	1970
1.1	1 168	1 302	1 328	55	42	35	62	67	74	2	-	8
1.2	2 052	2 709	2 872	...	198	195	137	160	210	...	-	49.9
2.1	76	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
2.2	67	-	-	-	-	-	1.2	-	-	-	-	-
3.1	911	1 077	1 096	9	31	34	54	56	64	1	-	8
3.2	1 932	2 620	2 780	...	189	194	135	159	209	...	-	49.9
4.1	181	225	232	46	11	1	7	11	10	1	-	-
4.2	53	89	92	...	9.6	0.9	0.6	1.0	0.9	...	-	-
5.1	63	102	103	24	11	1	-	-	-	-	-	-
5.2	44	78	79	...	9.6	0.9	-	-	-	-	-	-
6.1	123	207	207	3	-	-	26	30	30	-	-	-
6.2	172	441	441	...	-	-	30	38	38	-	-	-
7.1	120	204	204	3	-	-	26	30	30	-	-	-
7.2	169	437	437	...	-	-	30	38	38	-	-	-
8.1	3	3	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8.2	3.8	3.8	3.8	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9.1	3 749	3 763	3 764	175	114	86	175	159	162	12	-	3
9.2	252	261	260	...	7.6	4.7	14.0	12.6	12.8	...	-	0.2
10.1	662	600	607	7	25	34	39	41	41	3	-	-
11.1	25 191	25 600	25 922	857	380	474	386	376	380	10	13	8
11.2	546	601	620	...	12.9	19.8	6.0	6.7	6.8	...	0.3	0.1
12.1	13 820	13 375	13 222	198	220	93	271	270	266	-	-	-
12.2	274	280	278	...	5.7	2.4	4.4	4.4	4.3	-	-	-
13.1	5 350	4 930	4 905	162	-	-	80	45	45	-	-	-
13.2	124	123	123	...	-	-	1.2	1.3	1.3	-	-	-
14.1	3 634	3 549	3 594	360	160	310	-	-	-	-	-	-
14.2	83	80	81	...	7.2	15.4	-	-	-	-	-	-
15.1	2 387	3 746	4 201	137	-	71	35	61	69	10	13	8
15.2	65	118	138	...	-	2.0	0.5	1.1	1.2	...	0.3	0.1
16.1	...	20	20	...	-	-	...	-	-	-	-	-
16.2	...	0.3	0.3	...	-	-	...	-	-	-	-	-
17.1	...	128	108	...	-	-	...	-	-	-	-	-
17.2	...	2	2	...	-	-	...	-	-	-	-	-
18.1	...			...	-	-	...	-	-	-	-	-
18.2	...			...	-	-	...	-	-	-	-	-
19.1	5 539	6 687	6 820	705	212	276	3	-	-	-	-	-
19.2	136	231	224	...	10.3	14.5	0.0	-	-	-	-	-
20.1	30 730	32 287	32 742	1 562	592	750	389	376	380	10	13	8
20.2	682	832	844	...	23.2	34.3	6.0	6.7	6.8	...	0.3	0.1

For code see page 17. Voir code à la page 17. См. шифр на стр. 17.

	TURKEY TURQUIE ТУРЦИЯ						UNITED KINGDOM ROYAUME-UNI BR СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО					
	Vehicles at end of year Véhicules à la fin de l'année Транспортные средства к концу года			New vehicles placed in service during year Véhicules neufs mis en service pendant l'année Новые транспортные средства, сданные в эксплуатацию в течение года			Vehicles at end of year Véhicules à la fin de l'année Транспортные средства к концу года			New vehicles placed in service during year Véhicules neufs mis en service pendant l'année Новые транспортные средства, сданные в эксплуатацию в течение года		
	1963	1969	1970	1963	1969	1970	1963	1969	1970	1963	1969	1970
1.1	943	961	970	...	1	12	11 304	4 511	4 449	400	-	1
1.2	1 433	1 495	1 484	...	0.4	23.5	...	...	...	...	-	...
2.1	873	849	846	...	-	-	7 050	-	-	2	-	-
2.2	1 380	1 357	1 323	...	-	-	...	-	-	...	-	-
3.1	3	3	3	...	-	-	194	328	323	16	-	-
3.2	6.6	6.6	6.6	...	-	-	...	...	...	...	-	-
4.1	87	109	121	...	1	12	4 060	4 183	4 126	382	-	1
4.2	46	131	154	...	0.4	23.5	...	...	...	...	-	...
5.1	67	109	121	...	1	-	...	...	...	...	-	...
5.2	46	131	154	...	0.4	-	...	...	...	...	-	...
6.1	90	86	85	...	-	-	5 470(a)	5 102(a)	5 038(a)	153(a)	...	...
6.2	84	74	73	...	-	-	...	...	...	...	...	...
7.1	30	30	30	...	-	-	3 006(a)	2 933(a)	2 892(a)	113(a)	...	...
7.2	41	41	41	...	-	-	...	...	...	...	...	...
8.1	60	56	55	...	-	-	2 464(a)	2 169(a)	2 146(a)	40(a)	...	...
8.2	34	32	31	...	-	-	...	...	...	...	...	...
9.1	1 473	1 539	1 230	...	42	22	31 598	18 869	18 678	530	359	396
9.2	84	92	69	...	2.1	1.4	1 809	1 163	1 155	...	...	...
10.1	496	450	450	...	-	8	24 841	13 550	12 541	13	...	1
11.1	16 086	16 684	16 089	348	543	34	708 846	409 374	364 884	3 001	1 228	1 180
11.2	336	400	390	...	19	1.7	11 530	7 188	6 523	...	...	...
12.1	8 879	8 408	8 096	348	73	-	116 032	60 830	53 626	...	...	275
12.2	165	166	159	...	2	-	1 444	...	...	...	...	...
13.1	4 991	5 503	5 280	-	170	34			280 410	...	...	817
13.2	105	138	136	-	9	1.7			...	...	...	...
14.1	1 418	1 851	1 762	-	300	-	592 814	348 544	29 201	...	...	82
14.2	36	59	58	-	8	-	10 086	...	...	...	...	...
15.1	798	770	300	...	-	-			1 647	...	...	6
15.2	28	35	35	...	-	-			...	...	...	...
16.1	...	12	12	...	-	-	...	...	...	...	...	...
16.2	...	0	0	...	-	-	...	...	...	...	...	...
17.1	...	140	139	...	-	-	...	...	...	...	...	...
17.2	...	2	2	...	-	-	...	...	...	...	...	...
18.1	...	-	-	...	-	-	...	...	...	...	...	...
18.2	...	-	-	...	-	-	...	...	...	...	...	...
19.1	1 465	1 247	1 285	8	-	-	22 000*	19 600	19 000	...	...	...
19.2	50*	46	50	...	-	-	...	...	...	...	...	...
20.1	17 551	17 931	17 374	356	543	34	730 000	429 000	384 000	...	...	...
20.2	386*	446	440	...	19	1.7	...	...	...	...	...	...

For notes see end of table. For code see page 17.
Voir notes à la fin du tableau. Voir code à la page 17.
См. примечания в конце таблицы. См. шифр на стр. 17.

TABLE 7

TABLEAU 7

ТАБЛИЦА 7

	YUGOSLAVIA			YOUGOSLAVIE			ЮГОСЛАВИЯ			UNITED STATES [a]	ÉTATS-UNIS [a]	СОЕДИНЕННЫЕ ШТАТЫ [a]			
	Vehicles at end of year Véhicules à la fin de l'année Транспортные средства к концу года			New vehicles placed in service during year Véhicules neufs mis en service pendant l'année Новые транспортные средства, сданные в эксплуатацию в течение года			Vehicles at end of year Véhicules à la fin de l'année Транспортные средства к концу года			New vehicles placed in service during year Véhicules neufs mis en service pendant l'année Новые транспортные средства, сданные в эксплуатацию в течение года					
	1963	1969	1970	1963	1969	1970	1963	1969	1970	1963	1969	1970	1963	1969	1970
1.1	2 294	1 948	1 927	24	75	160	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1.2	1 786	2 147	2 331	...	197	287	...	...	...	...	...	...	...	...	...
2.1	2 073	1 432	1 251	-	-	-	36	8	...	-	-	-	-	-	-
2.2	1 407	1 076	973	-	-	-	...	...	...	-	-	-	-	-	-
3.1	44	162	202	6	41	40	429 [b]	276 [b]	...	13	20	...	13	20	...
3.2	139	646	821	...	171	175	...	1 033	...	...	...	...	...	...	...
4.1	177	354	474	16	34	120	27 984 [b]	26 750 [b]	...	821	1 093	...	821	1 093	...
4.2	240	425	537	...	26	112	...	49 331	...	...	...	...	...	...	...
5.1	177	354	474	16	34	120	...	...	...	...	...	...	...	...	...
5.2	240	425	537	...	26	112	...	...	...	...	...	...	...	...	...
6.1	237	317	319	48	15	5	...	...	...	...	...	...	...	...	...
6.2	45	95	101	...	2.3	5.8	...	...	...	...	...	...	...	...	...
7.1	4	26	26	-	-	-	...	...	...	...	...	...	...	...	...
7.2	2.8	36	36	-	-	-	...	...	...	...	...	...	...	...	...
8.1	233	291	293	48	15	5	...	...	...	...	...	...	...	...	...
8.2	42	59	64	...	2.3	5.8	...	...	...	...	...	...	...	...	...
9.1	4 530	4 002	3 911	17	106	115	24 602	12 416	...	156	240	...	156	240	...
9.2	250	249	250	...	7	8	...	...	...	...	...	...	...	...	...
10.1	1 224	851	807	-	10	19	...	...	...	...	...	...	...	...	...
11.1	72 232	63 300	62 261	1 227	1 944	2 036	1 512 306	1434 823	...	33 245	53 200	...	33 245	53 200	...
11.2	1 447	1 414	1 459	...	96	83	77 966	85 904	...	...	...	...	...	...	...
12.1	24 939	22 311	22 721	-	1 300	923	...	...	...	...	...	...	...	...	...
12.2	439	449	479	-	60	42	...	...	...	...	...	...	...	...	...
13.1	35 236	28 756	27 450	1 226	100	326	...	...	...	...	...	...	...	...	...
13.2	748	664	653	...	6	8	...	...	...	...	...	...	...	...	...
14.1	8 464	5 664	5 461	1	30	216	...	...	...	...	...	...	...	...	...
14.2	175	128	136	...	2	10	...	...	...	...	...	...	...	...	...
15.1	3 593	6 569	6 629	-	514	571	...	...	...	...	...	...	...	...	...
15.2	85	173	191	-	28	23	...	...	...	...	...	...	...	...	...
16.1	...			-	-	-	...	...	...	...	...	...	...	...	...
16.2	...			-	-	-	...	...	...	...	...	...	...	...	...
17.1	...	639	585	-	-	-	...	...	...	...	...	...	...	...	...
17.2	...	12	11	-	-	-	...	...	...	...	...	...	...	...	...
18.1	...			-	-	-	...	...	...	...	...	...	...	...	...
18.2	...			-	-	-	...	...	...	...	...	...	...	...	...
19.1	-	-	-	-	-	-	...	...	...	...	...	...	...	...	...
19.2	-	-	-	-	-	-	...	...	...	...	...	...	...	...	...
20.1	72 232	63 300	62 261	1 227	1 944	2 036	...	...	...	...	...	...	...	...	...
20.2	1 447	1 414	1 459	...	96	83	...	...	...	...	...	...	...	...	...

For notes see end of table.

Voir notes à la fin du tableau.

См. примечания в конце таблицы.

NOTES TO TABLE 7

AUSTRIA

(a) Excluding unserviceable stored stock.
(b) Including some steam rail motor vehicles.
(c) Excluding hired out wagons: 1969: 635, of which 616 included under item 19; 1970: 615, of which 596 included under item 19.

FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY

(a) Capacity based on UIC maximum load category B in 1963 and on category C in 1969 and 1970. These categories relate to the weights which tracks can carry and are determined in relation to maximum weight per axle and per linear metre. Category B is based on a maximum axle weight of 18 tons and category C on a weight of 20 tons; the maximum permissible load of a normal two-axled wagon under category C may thus be 4 tons greater than under category B.

GREECE

(a) In 1965 private railways were incorporated in the state system. Figures for 1963 are therefore not comparable with those for 1969.

IRELAND

(a) Position at 31 March.

PORTUGAL

(a) Data for Sociedade Estoril (SE) are included in 1969 and 1970.

SPAIN

(a) Broad gauge.
(b) Narrow gauge.

UNITED KINGDOM

(a) Number of units.

UNITED STATES

(a) Class I railways.
(b) Number of units.

NOTES DU TABLEAU 7

AUTRICHE

(a) Non compris du matériel garé en mauvais état.
(b) Y compris quelques automotrices à vapeur.
(c) A l'exclusion des wagons loués: 1969 : 635, dont 616 compris sous la rubrique 19; 1970: 615 dont 596 compris sous la rubrique 19.

ESPAGNE

(a) Voie large.
(b) Voie étroite.

GRÈCE

(a) En 1965, les chemins de fer privés ont été incorporés dans le réseau d'Etat. Les données de 1963 ne sont donc pas comparables avec celles de l'année 1969.

IRLANDE

(a) Situation au 31 mars.

PORTUGAL

(a) En 1969 et 1970, y compris les données pour la Sociedade Estoril (SE).

RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE

(a) Capacité d'après les catégories de charge maximale de l'UIC, B en 1963 et C en 1969 et 1970. Ces catégories se rapportent aux charges que les wagons peuvent transporter et sont fixées par rapport au poids maximal par essieu et par mètre courant. La catégorie B se réfère à un poids maximal par essieu de 18 tonnes, la catégorie C à un poids maximal de 20 tonnes. La charge maximale permise sur un wagon courant à deux essieux de la catégorie C peut donc être de 4 tonnes plus élevée sur un wagon de la catégorie B.

ROYAUME-UNI

(a) Nombre d'éléments.

ÉTATS-UNIS

(a) Chemins de fer de 1ère classe.
(b) Nombre d'éléments.

ПРИМЕЧАНИЯ К ТАБЛИЦЕ 7

АВСТРИЯ

(a) Исключая подвижной состав, непригодный к эксплуатации.

(b) Включая некоторые паро-автомотрисы.

(c) Исключая арендованные вагоны: 1969: 635, в том числе 616 включены в статью 19. 1970: 615, в том числе 596 включены в статью 19.

ГРЕЦИЯ

(a) В 1965 году железные дороги, которые классифицировались ранее как частные, включены в графу государственных железных дорог. Поэтому данные за 1963 год несопоставимы с данными за 1969 год.

ИРЛАНДИЯ

(a) По состоянию на 31 марта.

ИСПАНИЯ

(a) Широкая колея.

(b) Узкая колея.

ПОРТУГАЛИЯ

(a) Данные за общество Эсториль (SE) включены в 1969 и 1970 годы.

СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО

(a) Число единиц.

ФЕДЕРАТИВНАЯ РЕСПУБЛИКА ГЕРМАНИИ

(a) Грузоподъемность, определенная на основании максимальной нагрузки категории B в 1963 году и категории C в 1969 и 1970 гг. (в соответствии с классификацией МСЖД). Эти категории основаны на весе грузов, которые может перевезти вагон, и определяются в соответствии с максимальной нагрузкой на ось и на линейный метр. Категория B исходит из максимальной нагрузки на ось в размере 18 тонн, а категория C – из максимальной нагрузки в размере 20 тонн; таким образом, максимально допустимая нагрузка обычного двухосного вагона категории C может быть на 4 тонны выше соответствующей нагрузки вагона категории B.

СОЕДИНЕННЫЕ ШТАТЫ

(a) Железные дороги 1-го класса.

(b) Число единиц.

Railways — 7. Mobile equipment (1) · Chemins de fer — 7. Equipement mobile (1) · Железные дороги — 7. Подвижной состав (1)

1.1	Locomotives — Total	Number	Locomotives — Total	Nombre	Локомотивы — Всего	Число			
1.2		1 000 hp		1 000 cv		1000 л. с.			
2.1	of which: Steam locomotives	Number	dont: Locomotives à vapeur	Nombre	в том числе: Паровозы	Число			
2.2		1 000 hp		1 000 cv		1000 л. с.			
3.1	of which: Electric locomotives	Number	dont: Locomotives électriques	Nombre	в том числе: Электровозы	Число			
3.2		1 000 hp		1 000 cv		1000 л. с.			
4.1	of which: Diesel and special-system locomotives — Total	Number	dont: Locomotives diesel et à système spécial — Total	Nombre	в том числе: Тепловозы и локомотивы особых систем — Всего	Число			
4.2		1 000 hp		1 000 cv		1000 л. с.			
5.1	of which: Diesel and special-system locomotives — over 350 hp	Number	dont: Locomotives diesel et à système spécial de plus de 350 cv	Nombre	в том числе: Тепловозы и локомотивы особых систем свыше 350 л. с.	Число			
5.2		1 000 hp		1 000 cv		1000 л. с.			
6.1	Rail motor vehicles — Total	Number	Automotrices — Total	Nombre	Автомотрисы — Всего	Число			
6.2		1 000 hp		1 000 cv		1000 л. с.			
7.1	of which: Electric rail motor vehicles	Number	dont: Automotrices électriques	Nombre	в том числе: Электромотрисы	Число			
7.2		1 000 hp		1 000 cv		1000 л. с.			
8.1	of which: Diesel and special-system rail motor vehicles	Number	dont: Automotrices diesel et à système spécial	Nombre	в том числе: Дизельные и особые автомотрисы	Число			
8.2		1 000 hp		1 000 cv		1000 л. с.			
9.1	Passenger carriages	Number	Voitures à voyageurs	Nombre	Пассажирские вагоны	Число			
9.2		1 000 seats		1 000 pl. assises		1000 сид. мест			
10.1	Vans	Number	Fourgons	Nombre	Багажные вагоны	Число			
11.1	Railway administrations' wagons — Total	Number	Wagons des administrations des chemins de fer — Total	Nombre	Грузовые вагоны, принадлежащие железным дорогам — Всего	Число			
11.2		Cpcty. 1 000 t		Capac. 1 000 t		Грузопод. 1000 т			
12.1	of which: Covered	Number	dont: Couverts	Nombre	в том числе: Крытые вагоны	Число			
12.2		Cpcty. 1 000 t		Capac. 1 000 t		Грузопод. 1000 т			
13.1	of which: High-sided	Number	dont: Tombereaux	Nombre	в том числе: Полувагоны	Число			
13.2		Cpcty. 1 000 t		Capac. 1 000 t		Грузопод. 1000 т			
14.1	of which: Flat	Number	dont: Plats	Nombre	в том числе: Вагоны-платформы	Число			
14.2		Cpcty. 1 000 t		Capac. 1 000 t		Грузопод. 1000 т			
15.1	of which: Special wagons	Number	dont: Wagons spéciaux	Nombre	в том числе: Специальные вагоны	Число			
15.2		Cpcty. 1 000 t		Capac. 1 000 t		Грузопод. 1000 т			
16.1	of which: Insulated	Number	dont: Isothermes	Nombre	в том числе: из них: Изотермические вагоны	Число			
16.2		Cpcty. 1 000 t		Capac. 1 000 t		Грузопод. 1000 т			
17.1	of which: Refrigerated	Number	dont: Réfrigérants	Nombre	в том числе: из них: Вагоны-ледники	Число			
17.2		Cpcty. 1 000 t		Capac. 1 000 t		Грузопод. 1000 т			
18.1	of which: Mechanically refrigerated	Number	dont: Frigorifiques	Nombre	в том числе: из них: Вагоны-холодильники	Число			
18.2		Cpcty. 1 000 t		Capac. 1 000 t		Грузопод. 1000 т			
19.1	Private owners' wagons	Number	Wagons à usage privé	Nombre	Частновладельческие вагоны	Число			
19.2		Cpcty. 1 000 t		Capac. 1 000 t		Грузопод. 1000 т			
20.1	All wagons (11.1 + 19.1)	Number	Ensemble des wagons (11.1 + 19.1)	Nombre	Все вагоны 11.1 + 19.1	Число			
20.2	(11.2 + 19.2)	Cpcty. 1 000 t	(11.2 + 19.2)	Capac. 1 000 t	11.2 + 19.2	Грузопод. 1000 т			

(1) Unless otherwise stated, data refer to the main-line system in each country (see table 6).

(1) Sauf indication contraire, les données se réfèrent au réseau principal de chaque pays (voir tableau 6).

(1) Если нет иного указания, данные относятся к главной сети каждой страны (см. таблицу 6).

Railways — Chemins de fer — Железные дороги

8. Passenger and freight traffic and transport [a] — Transport de voyageurs et de marchandises [a] — Пассажирское и грузовое движение и перевозки [a]

		Railways		Chemins de fer		Железные дороги	
1	Passenger traffic and transport	Passenger-train-kilometres	Millions	Trains-kilomètres-voyageurs	Millions	Пассажирские поезда-километры	Миллионы
2		Passengers carried		Voyageurs transportés		Перевезенные пассажиры	
3		Passenger-kilometres		Voyageurs-kilomètres		Пассажиро-километры	
4		Average length of journey	km	Parcours moyen	km	Средний пробег	км
5	Freight traffic and transport	Freight-train-kilometres	Millions	Trains-kilomètres-marchandises	Millions	Грузовые поезда-километры	Миллионы
6		Wagons loaded on system	Thousands	Wagons chargés sur le réseau	Milliers	Вагоны, погруженнные на данной сети	Тысячи
7		Wagons entered loaded from abroad		Wagons entrés chargés de l'étrang.		Вагоны, прибыв. нагруженными из заграницы	
8		Goods loaded	Million tons	Marchandises chargées	Millions de tonnes	Погруженные грузы	Миллионы тонн
9		Goods entered, excl. those in transit		Marchandises entrées, non compris celles en transit		Прибывшие грузы, за исключением транзитных	
10		Goods carried in transit		Marchandises en transit		Грузы, следующие сквозным транзитом	
11		Goods carried — Total		Marchandises transportées — Total		Перевезенные грузы — Всего	
11.1			Index		Indice		Индекс
12		Ton-kilometres	Millions	Tonnes-kilomètres	Millions	Тонно-километры	Миллионы
12.1			Index		Indice		Индекс
13		Average length of haul per ton	km	Parcours moyen d'une tonne	km	Среднее расстояние перевозки одной тонны	км
14		Average wagon load	Tons	Chargement moyen d'un wagon	Tonnes	Средняя нагрузка вагона	Тонны
15		Average wagon capacity		Capacité moyenne d'un wagon		Средняя грузоподъемность вагона	
16		Average wagon turn-round (b) time	Days	Durée moyenne de rotation d'un wagon (b)	Jours	Средняя продолжительность оборота вагона (b)	Сутки
17		Goods entered, including transit, as a % of total goods carried	%	Marchandises entrées, y compris le transit, en % du total de marchandises transportées	%	Ввезенные грузы, включая транзитные, в % к общему тоннажу перевезенных грузов	%
18		Ton-kilometres of goods entered, includ. transit, as a % of total ton-km		Tonnes-kilomètres de marchandises entrées, y compris le transit, en % du total des tonnes-km		Тонно-километры, включая транзитные, в % к общему количеству тонно-километров	

TABLE 8 — TABLEAU 8 — ТАБЛИЦА 8

	ALBANIA / ALBANIE / АЛБАНИЯ			AUSTRIA / AUTRICHE / АВСТРИЯ						BELGIUM / BELGIQUE / БЕЛЬГИЯ		
				ÖBB			Others / Autres / Другие					
	1963	1969	1970	1963	1969	1970	1963	1969	1970	1963	1969	1970
1	...	...	...	50.6	52.9	53.4	3.7	3.5	...	58.3	57.4	57.9
2	2.8	5.4	...	180	157	157	13.6	13.1	...	192	202	201
3	92.2	220.4	...	6 642	6 195	6 231	220	199	...	8 057	7 515	7 567
4	32.5	40.9	...	36.9	39.4	40.0	16.1	15.2	...	41.9	37.2	37.6
5	...	...	...	30.2	31.5	33.3	...	...	...	22.2	23.3	24.6
6	...	...	...	1 944	1 658	1 670	...	...	...	2 570	2 319	2 288
7	...	...	...	971	997	1 112	...	...	...	815	847	898
8	...	...	...	32.0	29.7	30.8	...	...	...	47.4	51.9	52.5
9	...	...	...	10.3	11.3	13.2	...	...	...	11.5	14.2	15.8
10	...	...	...	6.4	6.9	8.0	...	...	...	8.8	5.5	5.3
11	1.1	2.1	...	49.4	47.9	52.0	6.1	5.6	...	67.6	71.6	73.0
11.1	100	187	...	100	97	105	100	92	...	100	106	109
12	62.9	145.0	...	8 355	9 061	10 096	159	144	...	7 017	7 602	8 005
12.1	100	230	...	100	108	121	100	91	...	100	108	114
13	54.9	67.6	...	169	189	194	26.2	25.8	...	104	106	109
14	...	...	...	17.0	18.0	19.0	...	...	...	20.0	22.6	23.1
15	...	...	...	24.1	24.8	25.1	...	...	...	23.3	26.2	27.1
16	...	...	...	5.5	5.6	5.2	...	...	...	7.2	6.1	6.2
17	...	...	...	33.9	38.0	40.7	...	...	...	30.0	27.5	28.6
18	...	...	...	40.3	42.5	45.9	...	...	...	46.9	39.8	40.1

	BULGARIA / BULGARIE / БОЛГАРИЯ			CZECHOSLOVAKIA / TCHECOSLOVAQUIE / ЧЕХОСЛОВАКИЯ			DENMARK / DANEMARK / ДАНИЯ					
							DSB			Others (c) / Autres (c) / Другие (c)		
	1963	1969	1970	1963	1969	1970	1963	1969	1970	1963	1969	1970
1	15.4	23.4	24.4	122	130	131	31.1	33.0	34.0	...	...	...
2	82	105	106	564	518	494	112	116	...	9.5	6.0	...
3	4 021	6 061	6 223	19 037	18 569	17 298	3 222	3 291	...	171	104	...
4	48.8	57.8	58.7	33.7	35.9	35.0	28.8	28.5	...	18.0	17.4	...
5	17.7	23.8	25.5	92	103	108	9.2	8.3	8.7	...	...	...
6	2 481	3 117	3 380	8 161	8 565	8 981	732	571	581	...	...	...
7	...	176	173	2 626	2 187	2 274	229	236	260	...	...	...
8	...	...	...	179	192	202	5.4	4.2	4.2	...	...	...
9	...	2.3	2.3	12.3	21.8	21.9	1.4 (d)(e)	1.8 (d)(e)	2.1 (d)(e)	...	...	...
10	...	0.3	0.3	10.8	11.9	12.9	0.8 (d)(e)	1.3 (d)(e)	1.7 (d)(e)	...	...	...
11	43.5	62.7	68.2	202	226	237	8.0	7.5	8.1	1.3	0.8	...
11.1	100	144	157	100	112	117	100	94	101	100	59	...
12	8 573	12 618	13 858	48 060	53 195	55 910	1 619	1 617	1 769	28.2	18.4	...
12.1	100	147	162	100	111	116	100	100	109	100	65	...
13	197	201	203	238	235	235	202	214	219	21.7	23.6	...
14	17.5	20.0	20.2	...	19.5	19.5	8.3	9.0	9.3	...	...	...
15	...	...	...	...	25.2	...	20.0 (d)	22.9 (d)	23.3 (d)	...	...	...
16	...	4.0	3.5	...	4.1	4.2	5.3	5.9	5.6	...	...	...
17	...	4.1	3.8	11.4	15.0	14.7	28.1 (d)(e)	41.6 (d)(e)	46.9 (d)(e)	...	...	...
18	...	4.9	5.0	14.4	16.9	15.9	32.4 (d)(e)	42.5 (d)(e)	48.5 (d)(e)	...	...	...

For notes see end of table. For code see page 17.
Voir notes à la fin du tableau. Voir code à la page 17.
См. примечания в конце таблицы. См. шифр на стр. 17.

TABLE 8 TABLEAU 8 ТАБЛИЦА 8

	FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY / ФЕДЕРАТИВНАЯ РЕСПУБЛИКА ГЕРМАНИИ / RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE						FINLAND / FINLANDE / ФИНЛЯНДИЯ					
	DB			Others Autres Другие			VR			Others[c] Autres[c] Другие[c]		
	1963	1969	1970	1963	1969	1970	1963	1969	1970	1963	1969	1970
1	383	383	395	...	15.2	15.0	25.8	24.1	22.8	-	-	-
2	1 099	949	980	92.3	69.9	69.5	30.9	25.6	23.4	-	-	-
3	37 177	36 355	37 314	914	656	667	1 953	2 154	2 156	-	-	-
4	33.8	38.3	38.1	9.9	9.4	9.6	63.2	84.0	92.3	-	-	-
5	200	203	216	...	7.0	6.4	17.9	18.7	19.6	...	0.05	0.06
6	20 255	18 437	18 642	...	1 968	1 878	1 500	1 406	1 504	...	...	...
7	1 569	1 715	1 828	...	0.8	0.5	91	160	167	...	...	...
8	276	313	324	...	26.4[f]	25.2[f]	16.2[g]	20.2	20.2	...	0.23	0.33
9	...	32.4	34.1	...	2.1[f]	2.4[f]	1.7	4.3	3.4	...	0.73	0.89
10	...	6.3	6.6	-	-	-	0.0	0.0	0.0	...	-	-
11	327	352	365	104.5	28.5[f]	27.6[f]	19.0	24.4	23.6	0.78	0.95	1.22
11.1	100	108	111	100	...	...	100	128	124	100	121	155
12	63 756	68 351	72 521	949	1 053	1 023	5 112[h]	6 253[h]	6 270[h]	7.42	6.00	8.00
12.1	100	107	114	100	111	108	100	122	123	100	81	133
13	195	194	199	9.1	11.9[f]	9.2[f]	270[h]	274[h]	271[h]	9	6	6
14	15.0	17.5	17.8	...	14.5	14.7	11.4	13.6	14.1	...	...	...
15	24.5	28.4	28.5	...	32.2	33.9	18.7	22.3	23.8	...	...	...
16	4.5	5.5	5.5	...	...	...	6.1	5.7	5.0	...	...	...
17	...	11.0	11.2	...	...	...	9.0	17.5	14.5	...	...	...
18	...	11.8	14.2	...	...	...	...	15.6	13.3	...	...	...

	FRANCE / ФРАНЦИЯ / FRANCE			GERMAN DEMOCRATIC REPUBLIC / RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE ALLEMANDE / ГЕРМАНСКАЯ ДЕМОКРАТИЧЕСКАЯ РЕСПУБЛИКА			GREECE[c][1] / ГРЕЦИЯ[c][1] / GRÈCE[c][1]			HUNGARY / ВЕНГРИЯ / HONGRIE		
	1963	1969	1970	1963	1969	1970	1963	1969	1970	1963	1969	1970
1	221	236	241	132	147	148	...	15.0	15.0	60.0	67.0	66.7
2	599	607	613	666	636	626	...	11.8	12.6	504	546	536
3	36 760	39 140	40 080	16 263	17 610	17 666	1 007	1 437	1 531	15 513	16 362	16 331
4	61.4	64.5	66.8	24.4	27.7	28.2	...	122	121	30.8	30.0	30.4
5	212[g]	213[g]	221[g]	106	105	108	...	3.6	4.0	34.9	36.7	39.1
6	12 826	9 579	9 170	...	8 621	8 901	...	133	...	...	...	...
7	1 142	1 100	1 108	...	1 588	1 674	...	70	...	...	...	...
8	198[g]	219[g]	226[g]	...	212	...	...	1.7	...	89.0	94.6	96.8
9	21.1	19.1	19.1	...	25.0[r]	27.9	...	0.4	...	12.4	16.3	18.4
10	2.3	3.8	4.7	...	5.8	5.7	...	0.5	...	8.3	11.4	12.0
11	255	253[r]	260	241	243	253	...	2.5	3.0	103	111	116
11.1	100	99[r]	102	100	101	105	...	...	...	100	108	113
12	66 172	66 110[r]	72 073	37 631	39 468	41 534	...	587	688	15 346	18 408	19 810
12.1	100	104[r]	109	100	105	110	...	...	...	100	120	129
13	259	273[r]	277	156	162	164	...	232	233	149	166	170
14	17.2	22.7	24.4	...	23.9[r]	23.8	...	...	...	...	...	20.7
15	24.3	30.4	32.0	...	...	...	...	20.9	...	...	...	...
16	9.1	10.6	10.2	3.5	4.1	4.0	...	...	...	...	...	3.8
17	9.2	9.0[r]	9.2	...	12.6	13.3	...	33.5	...	20.1	24.9	26.2
18	...	...	10.5	...	16.9	17.7	...	25.0	...	32.7	38.9	38.9

For notes see end of table. For code see page 17.
Voir notes à la fin du tableau. Voir code à la page 17.
См. примечания в конце таблицы. См. шифр на стр. 17.

TABLE 8 TABLEAU 8 ТАБЛИЦА 8

	IRELAND (d) ИРЛАНДИЯ (d) IRLANDE (d)			ITALY ИТАЛИЯ ITALIE						LUXEMBOURG (c) ЛЮКСЕМБУРГ (c) LUXEMBOURG (c)		
				FS			Others	Autres	Другие			
	1963	1969	1970	1963	1969	1970	1963	1969	1970	1963	1969	1970
1	8.1	6.8	6.7	188 (g)	191 (g)	198 (g)	34.8	32.3	31.9	3.0	2.8	2.6
2	9.8	9.5	10.0	362	327	343	161	126	127	8.3	9.5	9.7
3	542	570	580	29 143	29 994	32 457	2 846	2 419	2 406	186	203	205
4	55.1	59.7	58.2	80.4	91.8	94.6	17.6	19.1	18.9	22.4	21.3	21.2
5	4.4	4.3	4.3	69.4 (g)	63.2 (g)	65.1 (g)	1.6	1.3	1.4	1.4	1.6	1.7
6	...	...	...	3 866	3 278	3 250	...	...	...	269	283	298
7	...	...	...	875	979	1 056	...	...	...	419	405	446
8	...	...	...	51.2	43.4	44.2	...	...	...	7.2	9.0	9.1
9	...	...	...	13.5 (j)	17.2	19.4	...	...	...	6.7	7.4	8.5
10	...	...	...	...	0.5 r	0.4	...	...	...	2.8	2.2	2.5
11	2.6	3.3	3.2	64.3	60.7	63.4	3.2	2.4	2.4	16.7	18.5	20.1
11.1	100	126	122	100	94	98	100	77	76	100	111	120
12	358*	545	507	17 002	18 035	18 906	74.5	59.1	59.6	650	725	762
12.1	100	152	142	100	106	111	100	79	80	100	112	117
13	135	163	158	262	297	298	23.5	24.4	24.6	38.9	39.2	38.0
14	...	...	...	14.4	14.3	15.5	...	...	...	25.0*	27.0	27.0
15	11.6	12.4	12.5	21.3	24.4	24.6	...	...	...	27.2	29.2	30.7
16	...	...	...	10.1	11.2	11.3	...	...	...	1.9	2.0	2.1
17	...	...	...	20.3	26.7	28.8	...	...	...	57.2	51.4	54.4
18	...	...	...	21.6	20.3	23.0	...	...	...	72.7	61.4	61.7

	NETHERLANDS НИДЕРЛАНДЫ PAYS-BAS			NORWAY (k) НОРВЕГИЯ (k) NORVÈGE (k)			POLAND ПОЛЬША POLOGNE PKP			PORTUGAL (l) ПОРТУГАЛИЯ (l) PORTUGAL (l)		
	1963	1969	1970	1963	1969	1970	1963	1969	1970	1963	1969	1970
1	55.6	72.5	81.2	24.6	22.2	21.7	145	165	167	21.3	24.1	22.5
2	199	180	188	38.8	29.1	29.2	895	1 048	1 056	114	145	145
3	7 911	7 502	8 011	1 758	1 564	1 569	32 139	37 035	36 391	2 606	3 441	3 546
4	39.8	41.7	42.6	45.3	53.7	53.7	35.9	35.3	34.3	22.3	23.8	22.5
5	19.3	17.3	17.2	8.4	9.6	9.9	142	173	180	6.0	6.9	5.7
6	1 540	1 124	1 099	666	628	626	15 606	16 322	16 334	544*	500	453
7	395	374	413	49	101	129	582	621	596	3*	20	17
8	24.9	19.5	19.4	5.1	8.1	7.9	272	334	330	3.3	3.3	3.3
9	5.9	6.6	7.0	0.6	1.5	2.0	21.7	23.5	24.3	0.02	0.2	0.1
10	0.8	0.2	0.4	-	-	-	18.9	16.0	16.6	-	-	-
11	31.6	26.3	26.7	5.6	9.5	9.9	313 (m)	374 (m)	382 (m)	4.3	4.0	3.9
11.1	100	83	85	100	169	175	100	119	122	100	85	81
12	4 167 (n)	3 439 (n)	3 532 (n)	1 249	1 898	2 041	74 429 (m)	95 025 (m)	99 261 (m)	879	780	776
12.1	100	82	85	100	152	163	100	128	133	100	89	88
13	136 (n)	137 r(n)	135 (n)	221	139	207	238 (m)	254 (m)	260 (m)	185	197	198
14	20.1 r	22.4 r	22.2	7.9	13.1	13.1	19.3	22.1	22.6	6.9	7.6	8.4
15	26.1	27.3	27.3	17.1	18.6	18.6	...	...	...	15.2	15.9	16.0
16	4.5	4.3	4.3	5.3	5.7 r	5.8	...	4.4	4.4	6.7	6.9	7.4
17	21.1	25.8	27.6	10.4	15.6	20.0	13.0	10.6	10.3	0.0	6.1	3.5
18	...	28.0 r(n)	30.0 (n)	...	18.0	21.2	25.2	18.2	17.8	...	...	...

For notes see end of table.
For code see page 17.

Voir notes à la fin du tableau.
Voir code à la page 17.

См. примечания в конце таблицы.
См. шифр на стр. 17.

TABLE 8 TABLEAU 8 ТАБЛИЦА 8

	ROMANIA / ROUMANIE / РУМЫНИЯ			SPAIN / ESPAGNE / ИСПАНИЯ						SWEDEN / SUÈDE / ШВЕЦИЯ		
				RENFE (o)			Others (c) (p) Autres (c) (p) Другие (c) (p)			SJ (c)		
	1963	1969	1970	1963	1969	1970	1963	1969	1970	1963	1969	1970
1	...	58.6	...	61.6	80.7	80.5	...	...	...	76.2	66.0	63.2
2	253 (q)	246	260*	147	159	164	146	155	150	74.5	60.9	61.0
3	12 836 (q)	13 485	14 300*	10 093	12 647	13 293	1 640	1 691	1 699	5 134	4 745 r	4 732
4	50.7	54.8	...	68.5	79.6	80.9	11.2	10.9	11.3	68.9	77.9 r	77.6
5	...	68.1	71.2	43.2	41.8	43.2	...	...	...	39.5	42.7	44.2
6	...	...	...	1 942	1 785	1 726	...	...	...	2 942	2 711	2 746
7	...	...	...		20	26	...	...	...	265	294	303
8	...	140	153	27.5	...	30.6	...	...	...	43.1	55.1	55.6
9	...	12.9	15.6	...	0.2	0.2	...	...	...	...	4.2	6.7
10	...	2.8	2.9	...	0.0	0.1	...	...	...	...	0.3	0.6
11	100	155	171	33.3	30.8	30.9	...	12.7	12.3	45.5	59.6	63.0
11.1	100	156	172	100	93	93	...	...	...	100	131	139
12	25 025	39 832	43 721	7 985	9 071	9 694	...	621	646	11 135	14 852	16 100
12.1	100	159	175	100	114	121	...	...	...	100	133	145
13	251	256	255	240	294	314	...	48.9	52.6	245	249	256
14	...	...	...	12.8*	16.6	17.9	...	...	...	14.2	20.3	20.7
15	...	...	...	17.1	19.6	19.9	...	...	...	24.9	27.5	28.0
16	...	4.0	3.8	...	8.5	9.0	...	...	...	6.1	6.3	6.2
17	...	10.1	10.3	...	...	...	...	...	...	...	7.7	11.6
18	...	17.2	17.3	...	...	...	...	...	...	...	...	...

	SWEDEN / SUÈDE / ШВЕЦИЯ			SWITZERLAND / SUISSE / ШВЕЙЦАРИЯ								
	Others (c)	Autres (c)	Другие (c)	SBB-CFF			BLS (c)			Others (c)	Autres (c)	Другие (c)
1	3.2	1.8	1.9	54.7	57.7	58.8	3.8	4.2	4.3	21.1	22.1	...
2	6.1	3.0	3.0	242	231	231	14.5	15.6	15.1	79.8	77.0	76.8
3	102.7	44.5	42.1	7 940	8 071	8 168	254	287	290	854	880	881
4	16.9	14.6	14.0	32.9	34.9	35.4	17.5	18.4	19.3	10.7	11.4	11.5
5	1.8	1.9	1.9	26.8	29.9	30.6	1.2	1.3	1.2	1.8	1.9	...
6	...	...	...	2 633	2 653	2 650	...	...	...	...	...	...
7	...	...	...	1 287	1 277	1 396	...	...	...	...	...	...
8	...	...	...	10.1	18.6	19.5	...	...	...	...	...	...
9	...	...	...	11.4	9.3	10.2	...	...	...	...	...	...
10	...	...	...	7.6	10.7	11.5	...	...	...	...	...	...
11	7.0	7.9	7.9	34.8	43.3	46.5	5.3	6.2	6.6	6.2	6.7	7.1
11.1	100	112	113	100	124	133	100	116	124	100	108	115
12	883	1 174	1 157	4 896	6 164	6 618	230	272	294	111	122	123
12.1	100	133	131	100	126	135	100	118	128	100	110	111
13	126	149	147	141	142	142	43.5	44.1	44.6	17.3	18.0	17.2
14	...	...	...	8.6	10.7	11.2	...	...	...	...	...	...
15	24.0	27.8	28.1	22.2	25.8	25.8	15.7	17.8	...	...	...	...
16	...	...	...	3.7	3.5	3.5	3.7	3.5	...	...	...	...
17	...	...	...	54.5	46.2	46.6	...	...	...	...	...	...
18	...	...	...	69.1	69.5	70.0	...	...	...	...	...	...

For notes see end of table.
For code see page 17.

Voir notes à la fin du tableau.
Voir code à la page 17.

См. примечания в конце таблицы.
См. шифр на стр. 17.

TABLE 8 — TABLEAU 8 — ТАБЛИЦА 8

	TURKEY / TURQUIE / ТУРЦИЯ			USSR (r) / URSS (r) / СССР (r) — Public / Publiques / Общего пользов.			Industrial / Industriels / Промышлен.			BYELORUSSIAN S.S.R. (r) / R.S.S. de BIELORUSSIE (r) / БЕЛОРУССКАЯ ССР (r)		
	1963	1969	1970	1963	1969	1970	1963	1969	1970	1963	1969	1970
1	20.1	19.7	19.9	...	...	...	.	.	.	...	...	...
2	79.5	102.6	104.0	2 139	2 837	2 930	.	.	.	36.0	57.7[r]	62.9
3	3 631	4 603	5 561	192 000	261 300	265 400	.	.	.	...	...	...
4	45.7	44.9	53.4	89.7	92.1	90.6	.	.	.	...	...	...
5	13.8	20.9	22.4	...	...	...	.	.	.	...	...	...
6	684	689	673	...	...	...	...	...	...	...	...	...
7	27	37	27	...	...	...	...	...	...	...	...	...
8	11.9	14.1	14.6*	...	...	...	...	...	...	26.0	50.1	54.8
9	0.08	0.11	0.10	...	...	...	...	...	...	...	...	...
10	0.05	0.19	0.25	...	...	...	...	...	...	...	...	...
11	12.0	14.4	14.9	2 158	2 759	2 896	5 496	7 339	...	...	...	...
11.1	100	120	124	100	128	134	100	134	...	...	...	...
12	4 107	5 774	6 081	1 749 400	2 367 100	2 494 700	36 352	51 858	...	35 310	46 610[r]	49 992
12.1	100	141	148	100	135	143	100	143	...	100	132	142
13	343	402	409	811	858	861	6.6	7.1	...	...	...	...
14	15.2	18.2	19.7	...	...	...	...	...	...	...	...	...
15	22.0	24.9	24.3	...	...	...	...	...	...	...	...	...
16	8.6	8.5	8.6	5.6	...	...	...	...	...	...	...	...
17	1.1	2.1	2.4	...	...	...	...	...	...	...	...	...
18	2.0	5.9	3.6	...	...	...	...	...	...	...	...	...

	UKRAINIAN S.S.R. (r) / R.S.S. d'UKRAINE (r) / УКРАИНСКАЯ ССР (r)			UNITED KINGDOM (c) / ROYAUME-UNI (c) / СОЕД КОРОЛЕВСТВО (c) — BR			YUGOSLAVIA / YOUGOSLAVIE / ЮГОСЛАВИЯ			UNITED STATES / ÉTATS-UNIS / СОЕДИНЕННЫЕ ШТАТЫ		
	1963	1969	1970	1963	1969	1970	1963	1969	1970	1963	1969	1970
1	...	...	...	390	314	315	57.7	65.0	68.6	305	172	...
2	327	396[r]	408	938	805	824	201	163	157	310 (s)	296 (s)	...
3	31 613	42 870[r]	42 396	30 948	29 612	30 409	10 673	10 469	10 939	29 763	19 568	...
4	96.7	108.3[r]	104.0	33.0	36.8	36.9	53.0	64.1	69.7	96.1 (t)	66.2 (t)	...
5	...	...	...	171	98	101	57.6	50.9	52.0	644	697	...
6	...	...	...	20 724	11 933 (u)	12 272 (u)	4 569	3 542	3 467	28 871	28 292	...
7	...	...	...	0	0	0	407	561	643	...	...	...
8	588	754[r]	806	239	...	...	65.5	59.9	63.1	...	...	...
9	...	...	...	0	...	...	2.7	5.3	6.3	...	...	...
10	...	...	...	0	...	...	3.6	5.1	6.0	...	...	...
11	...	...	...	239	204 (u)	202 (u)	71.8	70.2	75.4	1 166	1 337[r]	...
11.1	...	...	...	100	...	...	100	98	105	100	115	...
12	278 998	365 683	388 801	25 178	23 034 (u)	24 550 (u)	17 345	17 691	19 253	907 719	1 121 026[r]	...
12.1	100	131	139	100	...	...	100	102	111	100	123	...
13	...	...	...	105	113 (u)	121 (u)	242	252	255	779	839[r]	...
14	...	...	...	13.2	17.1 (u)	18.0 (u)	14.4	17.4	18.2	...	...	...
15	...	...	...	16.0	17.6*	17.9	20.0	22.3	23.4	...	...	...
16	...	...	...	12.9	13.3*	...	...	6.0	5.5	...	...	...
17	...	...	...	...	...	...	8.8	14.7	16.3	...	...	...
18	...	...	...	...	...	...	11.4	18.9[r]	21.2	...	...	...

For notes see end of table.
For code see page 17.

Voir notes à la fin du tableau.
Voir code à la page 17.

См. примечания в конце таблицы.
См. шифр на стр. 17.

NOTES TO TABLE 8

For code see page 17.

(a) See Annex II – coverage of statistics.

(b) The average turn-round time was calculated by the secretariat according to the following formula:

$$\frac{PD + B}{L}$$

where

P = total wagon park, including private owners' wagons;
D = total number of days in year, including Sundays and public holidays;
B = positive or negative balance of wagons exchanged with other railway systems, expressed in number of wagon-days, during the year;
L = number of wagons loaded on system, plus number of wagons received loaded from other systems during the year.

(c) Items 5 – 18 exclude service transport.

(d) Year ending 31 March.

(e) Including maritime and road transport.

(f) Excluding through consignments between private and federal railways.

(g) Excluding service transport.

(h) Excluding suburban transport.

(i) All railways.

(j) Including transit transport.

(k) Excluding iron ore transport on Ofoten railway, which amounted to:

	Tons carried (million)	Ton-km (million)
1963	13.7	548
1969	20.2	808
1970	19.9	796

(l) Including data for Sociedade Estoril (SE).

(m) Excluding express parcels.

(n) Full wagon load consignments only.

(o) Broad gauge.

(p) Narrow gauge.

(q) Including passengers carried free of charge.

(r) Data for the Byelorussian and Ukrainian SSR are included under those for the USSR.

(s) Total of passengers carried on each individual railway; this total would be smaller if all the railways in the country formed a single system.

(t) Average of individual railways; the average length of journey would be greater if all the railways in the country formed a single system.

(u) Excluding traffic by Freightliners Ltd. and National Carriers Ltd. (item 6: 1 239 000 wagons in 1969).

NOTES DU TABLEAU 8

Voir code à la page 17.

(a) Voir annexe II – champ couvert par les statistiques.

(b) La durée moyenne de rotation des wagons a été calculée par le secrétariat selon la formule suivante:

$$\frac{PD + B}{L}$$

où:

P = le parc total des wagons, y compris les wagons des particuliers;
D = le nombre total de jours de l'année, y compris les dimanches et jours fériés;
B = le solde positif ou négatif des wagons échangés avec d'autres réseaux de chemins de fer, exprimé en nombre de wagons-jours, au cours de l'année;
L = le nombre de wagons chargés sur le réseau et le nombre de wagons reçus chargés d'autres réseaux pendant l'année.

(c) Les rubriques 5 à 18 excluent les transports de service.

(d) Année se terminant le 31 mars.

(e) Y compris les transports maritimes et routiers.

(f) Non compris les transports directs entre les chemins de fer privés et les chemins de fer fédéraux.

(g) Non compris les transports de service.

(h) Non compris les transports de banlieue.

(i) Tous les chemins de fer.

(j) Y compris les transports en transit.

(k) Non compris les transports de minerai de fer sur le chemin de fer d'Ofoten, soit:

	Tonnes transportées (millions)	Tonnes-km (millions)
1963	13,7	548
1969	20,2	808
1970	19,9	796

(l) Y compris les données pour la Sociedade Estoril (SE).

(m) Non compris les colis express.

(n) Transports par wagons complets seulement.

(o) Voie large.

(p) Voie étroite.

(q) Y compris les voyageurs transportés gratuitement.

(r) Les données relatives aux RSS de la Biélorussie et de l'Ukraine sont comprises avec celles de l'URSS.

(s) Total des voyageurs transportés sur chaque réseau; ce total serait plus faible si l'ensemble des lignes ferroviaires du pays constituait un réseau unique.

(t) Parcours moyen par réseau; ce parcours serait plus long si l'ensemble des lignes ferroviaires du pays constituait un réseau unique.

(u) Non compris le trafic de Freightliners Ltd. et National Carriers Ltd. (rubrique 6: 1 239 000 wagons en 1969).

ПРИМЕЧАНИЯ К ТАБЛИЦЕ 8

См. шифр на стр. 17.

(a) См. приложение II – Охват статистических данных.

(b) Средняя продолжительность оборота вагона была определена Секретариатом в следующей формуле:

$$\frac{PD + B}{L}$$

где:

P = весь вагонный парк, включая частно-владельческие вагоны;
D = общее число дней в году, включая воскресные и праздничные дни;
B = положительное или отрицательное годовое сальдо обмена вагонами с другими железнодорожными сетями, выраженное в вагоно-днях;
L = число вагонов, погруженных на сети, плюс число вагонов, прибывших груженными с других сетей в течение года.

(c) Статьи 5-18, за исключением служебных перевозок.

(d) Год оканчивается 31 марта.

(e) Включая морские и автомобильные перевозки.

(f) Включая сквозные перевозки между частными железными дорогами и федеральной железной дорогой.

(g) Исключая служебные перевозки.

(h) Исключая пригородные перевозки.

(i) Все железные дороги.

(j) Включая транзитные перевозки.

(k) Исключая перевозки железной руды по Офотенской железной дороге, которые составили:

	Перевезенные тонны (в млн.)	Тонно-км (в млн.)
1963	13,7	548
1969	20,2	808
1970	19,9	796

(l) Включая данные, касающиеся общества Эсториль (SE).

(m) Кроме срочных посылок.

(n) Только повагонные отправки.

(o) Широкая колея.

(p) Узкая колея.

(q) Включая пассажиров, перевозимых бесплатно.

(r) Данные по Белорусской и Украинской ССР включены в данные по СССР.

(s) Общее число пассажиров, перевезенных на каждой сети; это число было бы меньше, если бы все железнодорожные линии страны составляли единую сеть.

(t) Средняя дальность поездки на отдельной сети; это расстояние было бы длинее, если бы все железнодорожные линии страны составляли единую сеть.

(u) Исключая транспортировку обществ "Freightliners Ltd." и "National Carriers Ltd." (статья 6: 1 239 000 вагонов в 1969 году).

Railways

8. Passenger and freight traffic and transport [a]

Chemins de fer

8. Transport de voyageurs et de marchandises [a]

Железные дороги

8. Пассажирское и грузовое движение и перевозки [a]

1	Passenger traffic and transport	Passenger-train-kilometres	Millions	Transport de voyageurs	Trains-kilomètres-voyageurs	Millions	Пассажирск. движ. и перевозки	Пассажирские поездо-километры	Миллионы
2		Passengers carried			Voyageurs transportés			Перевезенные пассажиры	
3		Passenger-kilometres			Voyageurs-kilomètres			Пассажиро-километры	
4		Average length of journey	km		Parcours moyen	km		Средний пробег	км
5	Freight traffic and transport	Freight-train-kilometres	Millions	Transport de marchandises	Trains-kilomètres-marchandises	Millions	Грузовое движение и перевозки	Грузовые поездо-километры	
6		Wagons loaded on system	Thousands		Wagons chargés sur le réseau	Milliers		Вагоны, погруженнные на данной сети	Тысячи
7		Wagons entered loaded from abroad			Wagons entrés chargés de l'étrang.			Вагоны, прибыв. нагруженными из заграницы	
8		Goods loaded	Million tons		Marchandises chargées	Millions de tonnes		Погруженные грузы	Миллионы тонн
9		Goods entered, excl. those in transit			Marchandises entrées, non compris celles en transit			Прибывшие грузы, за исключением транзитных	
10		Goods carried in transit			Marchandises en transit			Грузы, следующие сквозным транзитом	
11		Goods carried — Total			Marchandises transportées — Total			Перевезенные грузы – Всего	
11.1			Index			Indice			Индекс
12		Ton-kilometres	Millions		Tonnes-kilomètres	Millions		Тонно-километры	Миллионы
12.1			Index			Indice			Индекс
13		Average length of haul per ton	km		Parcours moyen d'une tonne	km		Среднее расстояние перевозки одной тонны	км
14		Average wagon load	Tons		Chargement moyen d'un wagon	Tonnes		Средняя нагрузка вагона	Тонны
15		Average wagon capacity			Capacité moyenne d'un wagon			Средняя грузоподъемность вагона	
16		Average wagon turn-round [b] time	Days		Durée moyenne de rotation d'un wagon [b]	Jours		Средняя продолжительность оборота вагона [b]	Сутки
17		Goods entered, including transit, as a % of total goods carried	%		Marchandises entrées, y compris le transit, en % du total de marchandises transportées	%		Ввезенные грузы, включая транзитные, в % к общему тоннажу перевезенных грузов	%
18		Ton-kilometres of goods entered, includ. transit, as a % of total ton-km			Tonnes-kilomètres de marchandises entrées, y compris le transit, en % du total des tonnes-km			Тонно-километры, включая транзитные, в % к общему количеству тонно-километров	

Railways
Chemins de fer
Железные дороги

9. Freight transport by ranges of distance [a]
9. Transport de marchandises par paliers de distance [a]
9. Грузовые перевозки по поясам расстояния [a]

Country · Pays · Страна	Ranges of distance · Paliers de distance · Расстояния km · км	Unit · Unité · Единица	Tons · Tonnes · Тонны 1963	1969	1970	Ton-kilometres · Tonnes-kilomètres · Тонно-километры 1963	1969	1970
AUSTRIA AUTRICHE АВСТРИЯ	Total - Всего	10^6	28.2	23.8	24.6	4 497	4 078	4 309
	1 - 49	%	24.1	20.3	19.6	3.5	3.0	2.8
	50 - 149	%	33.8	34.3	34.1	21.2	19.3	18.6
	150 - 299	%	27.4	29.5	29.9	36.5	36.7	36.8
	300 - 499	%		10.9	10.8		23.0	22.4
	500 - 699	%	14.7	3.7	4.1	38.8	12.3	13.4
	700 - 899	%		1.3	1.4		5.7	6.1
BELGIUM BELGIQUE БЕЛЬГИЯ	Total - Всего	10^6	...	69.2	71.2	...	...	...
	1 - 49	%	...	27.3	26.0	...	...	...
	50 - 149	%	...	46.8	47.7	...	...	...
	150 - 299	%	...	25.5	25.7	...	...	...
	300 <	%	...	0.4	0.6	...	...	...
CZECHOSLOVAKIA TCHECOSLOVAQUIE ЧЕХОСЛОВАКИЯ	Total - Всего	10^6	...	165.9 r	177.7	...	...	...
	1 - 50	%	...	21.6 r	21.0	...	...	...
	51 - 150	%	...	28.3 r	28.4	...	...	...
	151 - 300	%	...	24.8 r	24.9	...	...	...
	301 <	%	...	25.3 r	25.7	...	...	...
DENMARK [b] DANEMARK ДАНИЯ	Total - Всего	10^6	3.8	2.9	2.9	765	632	678
	1 - 49	%	9.3	8.4	7.7	1.2	1.1	0.9
	50 - 149	%	35.2	28.3	24.3	17.1	13.6	10.8
	150 - 299	%	29.2	33.3	35.6	30.3	32.3	32.7
	300 - 499	%		25.2	28.2		43.5	45.7
	500 - 680	%	26.3	3.8	4.2	51.4	9.5	9.9
FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE ФЕДЕРАТИВНАЯ РЕСПУБЛИКА ГЕРМАНИИ	Total - Всего	10^6	290.4	258.2	264.4	57 315	45 782	47 861
	1 - 49	%	34.6	33.8	32.5	4.3	4.3	3.8
	50 - 149	%	20.1	23.1	23.3	9.7	12.4	12.3
	150 - 299	%	21.3	23.2	23.8	24.7	29.6	29.6
	300 <	%	24.0	19.9	20.4	61.3	53.7	54.3
FINLAND [c] FINLANDE ФИНЛЯНДИЯ	Total - Всего	10^6	...	22.0	23.1	...	6 026	6 270
	1 - 49	%	...	12.5	12.5	...	1.4	1.4
	50 - 149	%	...	18.4	18.7	...	6.9	7.1
	150 - 299	%	...	31.0	30.7	...	24.6	24.5
	300 - 499	%	...		24.9	...		34.9
	500 - 699	%	...	38.1	8.7	...	67.1	19.2
	700 <	%	...		4.5	...		12.9
FRANCE [d] FRANCE ФРАНЦИЯ	Total - Всего	10^6	224.5	228.3	236.0	58 959	63 490	66 690
	1 - 49	%	18.4	17.8	17.8	1.7	1.6	1.5
	50 - 149	%	25.0	23.9	23.0	8.4	7.7	7.3
	150 - 299	%	22.4	20.9	21.2	19.0	17.1	17.2
	300 - 499	%		19.4	19.3		27.4	26.9
	500 - 699	%	34.2	10.1	10.4	70.9	21.9	22.1
	700 - 899	%		5.5	5.6		15.5	15.7
	900 <	%		2.4	2.7		8.8	9.3
GERMAN DEMOCRATIC REPUBLIC RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE ALLEMANDE ГЕРМАНСКАЯ ДЕМОКРАТИЧЕСКАЯ РЕСПУБЛИКА	Total - Всего	10^{III}	...	190.3	195.1	...	28 220	29 293
	1 - 50	%	...	15.1	14.7	...	3.0	2.9
	51 - 150	%	...	43.7	43.1	...	27.7	27.6
	151 - 300	%	...	30.5	31.9	...	43.1	44.6
	301 <	%	...	10.7	10.3	...	26.2	24.9
HUNGARY [d] HONGRIE ВЕНГРИЯ	Total - Всего	10^6	102.9	111.2	116.3	15 346	18 408	19 810
	1 - 49	%	19.4	15.9	14.8	3.3	2.6	1.7
	50 - 149	%	37.8	36.1	34.7	24.2	20.3	19.9
	150 - 299	%	33.6	35.4	37.3	47.6	47.0	47.8
	300 <	%	9.2	12.6	13.2	24.9	30.1	30.6
ITALY [d] ITALIE ИТАЛИЯ	Total - Всего	10^{III}	...	53.0	55.4	...	16 371	17 190
	1 - 50	%	...	14.5	13.8	...	1.7	1.5
	51 - 100	%	...	13.6	12.8	...	3.2	3.0
	101 - 300	%	...	40.7	41.5	...	24.7	25.4
	301 - 500	%	...	14.4	15.0	...	17.6	18.4
	501 - 700	%	...	5.7	5.9	...	10.9	11.3
	701 - 1000	%	...	4.4	4.5	...	12.0	12.2
	1001 <	%	...	6.7	6.4	...	29.9	28.2
NETHERLANDS PAYS-BAS НИДЕРЛАНДЫ	Total - Всего	10^6	16.5	10.8	10.3	2 446	1 512	1 471
	1 - 49	%	24.0	27.8	27.2	3.5	3.8	3.1
	50 - 149	%	21.1	21.5	22.2	14.7	14.9	15.6
	150 - 299	%	50.6	46.2	45.7	72.5	70.8	70.2
	300 <	%	4.3	4.5	4.9	9.3	10.5	11.1

For notes see end of table. Voir notes à la fin du tableau. См. примечания в конце таблицы.

9. Freight transport by ranges of distance [a]

9. Transport de marchandises par paliers de distance [a]

9. Грузовые перевозки по поясам расстояния [a]

Country / Pays / Страна	Ranges of distance / Paliers de distance / Расстояния km / км	Unit / Unité / Единица	Tons / Tonnes / Тонны 1963	1969	1970	Ton-kilometres / Tonnes-kilomètres / Тонно-километры 1963	1969	1970
NORWAY [d][e] / NORVÈGE / НОРВЕГИЯ	Total -	10^6	...	6.6	7.3	...	1 691	1 844
	1 - 50	%	...	11.9	13.4	...	1.2	1.4
	51 - 150	%	...	31.7	28.5	...	12.3	10.8
	151 - 300	%	...	25.5	26.2	...	21.1	21.8
	301 - 500	%	...	17.5	18.5	...	28.2	29.6
	501 - 700	%	...	8.8	8.7	...	20.2	19.4
	701 - 900	%	...	2.7	2.7	...	7.8	7.9
	901 - 1100	%	...	0.7	0.7	...	2.8	2.8
	1101 <	%	...	1.2	1.3	...	6.4	6.3
POLAND [f] / POLOGNE / ПОЛЬША	Total -	10^6	225.5	265.1	267.5	44 766	56 931	58 768
	1 - 50	%	19.2	15.4	15.2	2.5	2.4	2.3
	51 - 150	%	29.3	28.4	26.9	13.5	12.6	11.6
	151 - 350	%	33.5	36.1	37.0	41.7	41.4	41.4
	351 - 500	%	11.6	13.4	13.8	24.2	25.8	26.1
	500 <	%	6.4	6.7	7.1	18.1	17.8	18.6
PORTUGAL / PORTUGAL / ПОРТУГАЛИЯ	Total -	10^6	...	3.0	3.2	...	624	644
	1 - 49	%	...	6.6	9.2	...	1.0	1.2
	50 - 149	%	...	29.8	31.6	...	13.8	16.3
	150 - 299	%	...	42.1	38.2	...	42.0	39.0
	300 <	%	...	21.5	21.0	...	43.2	43.5
ROMANIA / ROUMANIE / РУМЫНИЯ	Total -	10^6	...	...	140.9	...	...	31 925
	1 - 299	%	...	...	82.2	...	...	74.0
	300 <	%	...	...	17.8	...	...	26.0
SWEDEN [g] / SUÈDE / ШВЕЦИЯ	Total -	10^6	23.6	27.3	28.3	6 621	7 717	8 287
	1 - 49	%	12.6	11.0	10.4	1.2	1.2	1.1
	50 - 149	%	26.7	25.3	23.5	9.3	8.8	7.9
	150 - 299	%	29.6	27.1	27.2	22.5	20.7	20.7
	300 <	%	31.1	36.6	38.9	67.0	69.3	70.3
SWITZERLAND [h] / SUISSE / ШВЕЙЦАРИЯ	Total -	10^6	20.0	25.8	29.1	2 079	2 645	3 236
	1 - 49	%	20.7	26.8	28.0	4.9	7.4	7.8
	50 - 149	%	49.5	46.7	48.5	38.6	38.6	41.4
	150 - 299	%	26.9	22.8	19.7	47.8	42.4	39.1
	300 <	%	2.9	3.7	3.8	8.7	11.6	11.7
YUGOSLAVIA / YOUGOSLAVIE / ЮГОСЛАВИЯ	Total -	10^6	...	56.2	...	...	12 844	...
	1 - 50	%	...	12.4	...	...	1.5	...
	51 - 150	%	...	31.6	...	...	13.7	...
	151 - 250	%	...	18.4	...	...	15.9	...
	251 - 500	%	...	27.6	...	...	39.5	...
	500 <	%	...	10.0	...	...	29.4	...

a) Internal transport in full wagon loads only. Data refer to the main-line system in each country (see table 6).
b) Year ended 31 March.
c) Excluding suburban transport.
d) Internal and international transport. In 1970 the latter amounted to 31.6 per cent of total tons carried and 45.7 per cent of total ton-km in Hungary and to 2.5 million tons and 591 million ton-km in Norway.
e) Excluding iron ore transport on Ofoten railway (see table 8, footnote (k)).
f) Standard-gauge lines only.
g) Excluding transport of Lapland ore to Luleå (150 - 299 km range):

	Tons	Ton-km
	million	
1969	5.2	1 302
1970	6.0	1 447

h) Including international transport at internal tariffs.

(a) Transports internes en wagons complets seulement. Les données se réfèrent au réseau principal de chaque pays (voir tableau 6).
(b) Année se terminant le 31 mars.
(c) Non compris les transports de banlieue.
(d) Transports internes et internationaux. En 1970 les transports internationaux s'élevaient à 31,6 % du total des tonnes transportées et à 45,7 % des tonnes-km en Hongrie, et à 2,5 million de tonnes et 591 millions de tonnes-km en Norvège.
(e) Non compris le transport de minerai de fer sur le chemin de fer d'Ofoten (voir tableau 8, note (k)).
(f) Lignes à voie normale seulement.
(g) Non compris les transports de minerai de Laponie vers Luleå (palier de distance 150 - 299 km):

	Tonnes	Tonnes-km
	millions	
1969	5,2	1 302
1970	6,0	1 447

(h) Y compris les transports internationaux acheminés à des tarifs intérieurs.

(a) Внутренний транспорт только в полной нагрузке вагона. Данные относятся к главной сети каждой страны (см. таблицу 6).
(b) Год оканчивается 31 марта.
(c) Исключая пригородные перевозки.
(d) Внутренние и международные перевозки. В 1970 году, последние составили 31,6% от всего перевезеных тонн, и 45,7% от всего тонно-км в Венгрии и 2,5 млн. тонн и 591 млн. тонно-км в Норвегии.
(e) Исключая перевозки железной руды по Офотенской железной дороге (см. таблицу 8, сноску (k)).
(f) Только линии с нормальной колеей.
(g) Исключая перевозки лопарской руды в Лулео (расстояние 150 - 299 км):

	Тонн	Тонно-км
	млн.	
1969	5,2	1 302
1970	6,0	1 447

(h) Включая международные перевозки по внутренним тарифам.

Railways
Chemins de fer
Железные дороги

10. Total staff [a]
10. Total du personn
10. Персонал [a]

Country	Pays	Страна	1963	1968	1969	1968	1969
			1000			1963 = 100	
AUSTRIA	AUTRICHE	АВСТРИЯ	74.6	71.9	71.5	96.3	95.8
BELGIUM	BELGIQUE	БЕЛЬГИЯ	59.7	52.5	53.5	88.0	89.6
BULGARIA	BULGARIE	БОЛГАРИЯ	...	46.6	47.7	...	...
CZECHOSLOVAKIA [b]	TCHECOSLOVAQUIE [b]	ЧЕХОСЛОВАКИЯ [b]	177.7	195.3	195.0	110.1	110.0
DENMARK [c]	DANEMARK [c]	ДАНИЯ [c]	24.4	20.9	20.1	85.5	82.2
FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY [d]	RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE [d]	ФЕДЕРАТИВНАЯ РЕСПУБЛИКА ГЕРМАНИИ [d]	439.5	373.4	392.7	85.0	89.4
FINLAND	FINLANDE	ФИНЛЯНДИЯ	28.9	24.2	22.6	83.9	78.3
FRANCE	FRANCE	ФРАНЦИЯ	334.8	295.4	287.1	88.2	85.8
GERMAN DEMOCRATIC REPUBLIC	RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE ALLEMANDE	ГЕРМАНСКАЯ ДЕМОКРАТИЧЕСКАЯ РЕСПУБЛИКА	271.7	256.9	252.0	94.6	92.8
GREECE [e]	GRÈCE [e]	ГРЕЦИЯ [e]	7.9	11.1	12.5	139.4	157.6
HUNGARY	HONGRIE	ВЕНГРИЯ	138.6	136.1	132.3	98.2	95.5
IRELAND [c]	IRLANDE [c]	ИРЛАНДИЯ [c]	11.5*	9.6	9.7	83.4*	84.9*
ITALY [d]	ITALIE [d]	ИТАЛИЯ [d]	182.9	175.1	191.8	95.7	104.9
LUXEMBOURG	LUXEMBOURG	ЛЮКСЕМБУРГ	4.8	4.2	4.1	88.0	85.7
NETHERLANDS	PAYS-BAS	НИДЕРЛАНДЫ	29.2	25.5	26.8	87.2	91.6
NORWAY	NORVEGE	НОРВЕГИЯ	20.3	18.1	17.5	88.9	86.0
POLAND	POLOGNE	ПОЛЬША	328.2	347.7	349.4	106.0	106.5
PORTUGAL [f]	PORTUGAL [f]	ПОРТУГАЛИЯ [f]	25.3	26.0	25.6	102.6	100.9
ROMANIA	ROUMANIE	РУМЫНИЯ	146.9 [b]	158.7	166.0	...	...
SPAIN	ESPAGNE	ИСПАНИЯ	116.1	88.2	80.1	75.9	68.9
SWEDEN	SUÉDE	ШВЕЦИЯ	52.3	45.4	44.2	86.8	84.5
SWITZERLAND : SBB - CFF	SUISSE : SBB-CFF	ШВЕЙЦАРИЯ : SBB - CFF	40.2	39.2	39.2	97.5	97.6
BLS	BLS	BLS	2.0	1.9	1.9	97.2	97.7
TURKEY [b]	TURQUIE [b]	ТУРЦИЯ [b]	60.9	67.4 [r]	65.9	110.6 [r]	108.2
UNITED KINGDOM	ROYAUME-UNI	СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО	439.6 [g]	261.3 [g]	214.5	59.4 [g]	...
YUGOSLAVIA	YOUGOSLAVIE	ЮГОСЛАВИЯ	128.5	117.3	118.3	91.3	92.1
UNITED STATES	ÉTATS-UNIS	СОЕДИНЕННЫЕ ШТАТЫ	679.3	571.8	559.5	84.2	82.4

ode see page 17.

Unless otherwise stated, figures refer to the main-line system in each country. Yearly averages.

Including staff employed for road transport and auxiliary services.

Year ended 31 March.

Including staff employed in new works, reconstruction, etc.

All railways.

Including Sociedade Estoril (SE).

Total staff engaged by the railway administration.

Voir code à la page 17.

(a) Sauf indication contraire, les chiffres se réfèrent au réseau principal de chaque pays. Moyennes annuelles.

(b) Y compris le personnel affecté aux transports routiers et aux services auxiliaires.

(c) Année se terminant le 31 mars.

(d) Y compris le personnel affecté aux travaux de construction, de reconstruction, etc.

(e) Tous les chemins de fer.

(f) Y compris la Sociedade Estoril (SE).

(g) Total du personnel employé par l'administration des chemins de fer.

См. шифр на стр. 17.

(a) Если нет указания, данные относятся к главной сети каждой страны. Среднегодовая численность.

(b) Включая персонал, занятый в автомобильных перевозках и вспомогательных службах.

(c) Год оканчивается 31 марта.

(d) Включая персонал, занятый в новых работах, реконструкции и т.д.

(e) Все железные дороги.

(f) Включая данные, касающиеся общества Эсториль (SE).

(g) Весь персонал, оплачиваемый управлением железной дороги.

Roads
Routes
Дороги

11. Length of roads
11. Longueur des routes
11. Протяжённость дорог

Date of information Type of road [a]	km км	Date des renseignements Type de route [a]	Дата получения сведений Категория дороги [a]
AUSTRIA		**AUTRICHE**	**АВСТРИЯ**
31.XII.1970		31.XII.1970	31.XII.1970
All classified non-urban roads	32 000*	Ensemble des routes classées non urbaines	Все классифицированные негородские дороги
Federal roads, total	9 748	Routes fédérales, total	Федеральные дороги, всего
Motorways	488	Autoroutes	Автомагистрали
Others	9 260	Autres	Другие
of the total: with improved surface	9 660	du total: à revêtement amélioré	из всего: с улучшенным покрытием
Other classified non-urban roads (1965)	22 131	Autres routes classées non urbaines (1965)	Другие классифицированные негородские дороги (1965)
BELGIUM		**BELGIQUE**	**БЕЛЬГИЯ**
31.XII.1970		31.XII.1970	31.XII.1970
All roads	94 000*	Ensemble des routes	Все дороги
Non-urban roads	24 000*	Routes non urbaines	Негородские дороги,
State roads, total	12 109	Routes d'Etat, total	Государственные дороги, всего
Motorways	488	Autoroutes	Автомагистрали
Others	11 621	Autres	Другие
Provincial roads (1966)	12 000	Routes provinciales (1966)	Провинциальные дороги (1966)
Local and urban roads (1966)	70 000*	Routes vicinales et urbaines (1966)	Дороги местного значения и городские дороги (1966)
BULGARIA		**BULGARIE**	**БОЛГАРИЯ**
31.XII.1970		31.XII.1970	31.XII.1970
All roads	36 143	Ensemble des routes	Все дороги
CYPRUS		**CHYPRE**	**КИПР**
31.XII.1970		31.XII.1970	31.XII.1970
All roads	8 119	Ensemble des routes	Все дороги
of which: with improved surface	3 595	dont: à revêtement amélioré	в том числе: с улучшенным покрытием
CZECHOSLOVAKIA		**TCHECOSLOVAQUIE**	**ЧЕХОСЛОВАКИЯ**
31.XII.1970		31.XII.1970	31.XII.1970
All roads	145 923	Ensemble des routes	Все дороги
Non-urban roads	73 224	Routes non urbaines	Негородские дороги
of which: with improved surface	62 797	dont: à revêtement amélioré	в том числе: с улучшенным покрытием
Urban roads	72 699	Routes urbaines	Городские дороги
DENMARK		**DANEMARK**	**ДАНИЯ**
31.XII.1969		31.XII.1969	31.XII.1969
All roads	61 500	Ensemble des routes	Все дороги
Non-urban roads, total	55 500	Routes non urbaines, total	Негородские дороги, всего
Motorways (1.I.1971)	188	Autoroutes (1.I.1971)	Автомагистрали (1.I.1971)
Others	55 338	Autres	Другие
of the total: with improved surface	44 700	du total: à revêtement amélioré	из всего: с улучшенным покрытием
Urban roads	5 989	Routes urbaines	Городские дороги
FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY †		**RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE †**	**ФЕДЕРАТИВНАЯ РЕСПУБЛИКА ГЕРМАНИИ †**
31.XII.1969		31.XII.1969	31.XII.1969
All roads	412 600	Ensemble des routes	Все дороги
Non-urban roads, total	162 344	Routes non urbaines, total	Негородские дороги, всего
Motorways	4 110	Autoroutes	Автомагистрали
Others	158 234	Autres	Другие
Urban roads (31.XII.1965)	250 219	Routes urbaines (31.XII.1965)	Городские дороги (31.XII.1965)

For notes see end of table. Voir notes à la fin du tableau. См. примечания в конце таблицы.

Roads
Routes
Дороги

11. Length of roads
11. Longueur des routes
11. Протяжённость дорог

Date of information Type of road [a]	km км	Date des renseignements Type de route [a]	Дата получения сведений Категория дороги [a]
FINLAND [b]		**FINLANDE [b]**	**ФИНЛЯНДИЯ [b]**
31.XII.1969		31.XII.1969	31.XII.1969
All public roads	78 000*	Ensemble des routes publics	Все дороги общего пользования
Non-urban roads, total	71 870	Routes non urbaines, total	Негородские дороги, всего
Motorways	108	Autoroutes	Автомагистрали
Others	71 762	Autres	Другие
of the total: with improved surface	21 631	du total: à revêtement amélioré	из всего: с улучшенным покрытием
Urban roads (1967)	6 000	Routes urbaines (1967)	Городские дороги (1967)
FRANCE		**FRANCE**	**ФРАНЦИЯ**
1970		1970	1970
All national roads	82 601	Ensemble des routes nationales	Все национальные дороги
Non-urban roads, total	77 534	Routes non urbaines, total	Негородские дороги, всего
Motorways	1 542	Autoroutes	Автомагистрали
Others	75 992	Autres	Другие
of the total: with improved surface	77 363	du total: à revêtement amélioré	из всего: с улучшенным покрытием
Urban roads	5 067	Routes urbaines	Городские дороги
Departmental roads (1967)	286 600	Routes départementales (1967)	Департаментские дороги (1967)
Communal roads (1967)	419 197	Routes communales (1967)	Коммунальные дороги (1967)
Local rural roads (1967)	691 151	Chemins ruraux (1967)	Сельские дороги (1967)
GERMAN DEMOCRATIC REPUBLIC		**RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE ALLEMANDE**	**ГЕРМАНСКАЯ ДЕМОКРАТИЧЕСКАЯ РЕСПУБЛИКА**
31.XII.1970		31.XII.1970	31.XII.1970
Classified non-urban roads	45 729	Routes classées, non urbaines	Классифицированные негородские дороги
GREECE		**GRÈCE**	**ГРЕЦИЯ**
May 1969		Mai 1969	Май 1969
Non-urban roads, total	34 692	Routes non urbaines, total	Негородские дороги, всего
Motorways	65	Autoroutes	Автомагистрали
Others	34 627	Autres	Другие
of the total: with improved surface	13 437	du total: à revêtement amélioré	из всего: с улучшенным покрытием
HUNGARY		**HONGRIE**	**ВЕНГРИЯ**
31.XII.1970		31.XII.1970	31.XII.1970
Non-urban roads, total	29 546	Routes non urbaines, total	Негородские дороги, всего
Motorways	134	Autoroutes	Автомагистрали
Others	29 412	Autres	Другие
of the total: with improved surface	17 779	du total: à revêtement amélioré	из всего: с улучшенным покрытием
IRELAND		**IRLANDE**	**ИРЛАНДИЯ**
31.III.1969		31.III.1969	31.III.1969
All roads	86 675	Ensemble des routes	Все дороги
Non-urban roads	84 609	Routes non urbaines	Негородские дороги
of which: with improved surface	69 591	dont: à revêtement amélioré	в том числе: с улучшенным покрытием
Urban roads	2 065	Routes urbaines	Городские дороги

For notes see end of table. Voir notes à la fin du tableau. См. примечания в конце таблицы.

Roads
Routes
Дороги

11. Length of roads
11. Longueur des routes
11. Протяжённость дорог

Date of information Type of road (a)	km км	Date des renseignements Type de route (a)	Дата получения сведений Категория дороги (a)
ITALY		**ITALIE**	**ИТАЛИЯ**
31.XII.1970		31.XII.1970	31.XII.1970
All roads	285 318	Ensemble des routes	Все дороги
Motorways	3 913	Autoroutes	Автомагистрали
Other State roads	42 755	Autres routes d'Etat	Другие государственные дороги
Provincial roads	91 628	Routes provinciales	Провинциальные дороги
Communal roads	147 022	Routes communales	Коммунальные дороги
of the total: with improved surface	250 000	du total: à revêtement amélioré	из всего: с улучшенным покрытием
LUXEMBOURG		**LUXEMBOURG**	**ЛЮКСЕМБУРГ**
1970		1970	1970
All roads	3 816	Ensemble des routes	Все дороги
Non-urban roads, total	3 219	Routes non urbaines, total	Негородские дороги, всего
Motorways	10	Autoroutes	Автомагистрали
Others	3 209	Autres	Другие
of the total: with improved surface	3 219	du total: à revêtement amélioré	из всего: с улучшенным покрытием
Urban roads	597	Routes urbaines	Городские дороги
MALTA		**MALTE**	**МАЛЬТА**
31.XII.1969		31.XII.1969	31.XII.1969
All roads	1 216	Ensemble des routes	Все дороги
NETHERLANDS (c)		**PAYS-BAS (c)**	**НИДЕРЛАНДЫ (c)**
31.XII.1969		31.XII.1969	31.XII.1969
All roads	76 990	Ensemble des routes	Все дороги
Non-urban roads, total	47 777	Routes non urbaines, total	Негородские дороги, всего
Motorways	1 209	Autoroutes	Автомагистрали
Others	46 568	Autres	Другие
of the total: with improved surface	41 777	du total: à revêtement amélioré	из всего: с улучшенным покрытием
Urban roads	29 213	Routes urbaines	Городские дороги
NORWAY (b)		**NORVÈGE (b)**	**НОРВЕГИЯ (b)**
31.XII.1970		31.XII.1970	31.XII.1970
All roads	72 262	Ensemble des routes	Все дороги
Non-urban roads, total	66 999	Routes non urbaines, total	Негородские дороги, всего
Motorways	79	Autoroutes	Автомагистрали
Others	66 920	Autres	Другие
of the total: with improved surface	17 697	du total: à revêtement amélioré	из всего: с улучшенным покрытием
Urban roads	5 263	Routes urbaines	Городские дороги
POLAND		**POLOGNE**	**ПОЛЬША**
31.XII.1970		31.XII.1970	31.XII.1970
All roads	307 896	Ensemble des routes	Все дороги
Non-urban roads, total	270 648	Routes non urbaines, total	Негородские дороги, всего
Motorways	346	Autoroutes	Автомагистрали
Others	270 302	Autres	Другие
of the total: with improved surface	76 139	du total: à revêtement amélioré	из всего: с улучшенным покрытием
Urban roads	37 248	Routes urbaines	Городские дороги

For notes see end of table. Voir notes à la fin du tableau. См. примечания в конце таблицы.

Roads
Routes
Дороги

11. Length of roads
11. Longueur des routes
11. Протяжённость дорог

Date of information Type of road[a]	km км	Date des renseignements Type de route[a]	Дата получения сведений Категория дороги[a]
PORTUGAL		**PORTUGAL**	**ПОРТУГАЛИЯ**
1970		1970	1970
Non-urban roads, total	41 838[d]	Routes non urbaines, total	Негородские дороги, всего
Motorways	75	Autoroutes	Автомагистрали
Others	41 764[d]	Autres	Другие
of the total: with improved surface	32 444	du total: à revêtement amélioré	из всего: с улучшенным покрытием
ROMANIA		**ROUMANIE**	**РУМЫНИЯ**
31.XII.1970		31.XII.1970	31.XII.1970
National roads, total	12 167	Routes nationales, total	Национальные дороги, всего
Motorways	100	Autoroutes	Автомагистрали
Others	12 067	Autres	Другие
of the total: with improved surface	10 274	du total: à revêtement amélioré	из всего: с улучшенным покрытием
SPAIN		**ESPAGNE**	**ИСПАНИЯ**
31.XII.1970		31.XII.1970	31.XII.1970
All State and provincial roads	139 406	Ensemble des routes d'Etat et provinciales	Все государственные и провинциальные дороги
Motorways	185	Autoroutes	Автомагистрали
Others	139 221	Autres	Другие
of the total: with improved surface	94 626	du total: à revêtement amélioré	из всего: с улучшенным покрытием
SWEDEN[e]		**SUÈDE**[e]	**ШВЕЦИЯ**[e]
31.XII.1970		31.XII.1970	31.XII.1970
All roads	111 402	Ensemble des routes	Все дороги
Non-urban roads, total	97 954	Routes non urbaines, total	Негородские дороги, всего
Motorways	556	Autoroutes	Автомагистрали
Others	97 551	Autres	Другие
of the total: with improved surface	46 444	du total: à revêtement amélioré	из всего: с улучшенным покрытием
Urban roads (31.XII.1967)	13 448[d]	Routes urbaines (31.XII.1967)	Городские дороги (31.XII.1967)
SWITZERLAND		**SUISSE**	**ШВЕЙЦАРИЯ**
1970		1970	1970
All roads	59 713	Ensemble des routes	Все дороги
Motorways	377	Autoroutes	Автомагистрали
Other national roads	273	Autres routes nationales	Другие национальные дороги
Cantonal roads	17 862	Routes cantonales	Кантональные дороги
Communal roads	41 200*	Routes communales	Коммунальные дороги
TURKEY		**TURQUIE**	**ТУРЦИЯ**
March 1971		Mars 1971	Март 1971
All non-ruban roads	56 642	Ensemble des routes non urbaines	Все негородские дороги
Motorways	24	Autoroutes	Автомагистрали
Others	56 618	Autres	Другие
of the total: with improved surface	19 202	du total: à revêtement amélioré	из всего: с улучшенным покрытием
USSR[f]		**URSS**[f]	**СССР**[f]
31.XII.1970		31.XII.1970	31.XII.1970
All roads suitable for motor traffic (1969)	1 358 900	Ensemble des routes aptes à la circulation automobile (1969)	Все дороги, пригодные для автомобильного движения (1969)
Surfaced roads	511 600	Routes à revêtement	Дороги с покрытием
of which: with improved surface	207 000	dont: à revêtement amélioré	в том числе: с улучшенным покрытием

For notes see end of table. Voir notes à la fin du tableau. См. примечания в конце таблицы.

Roads
Routes
Дороги

11. Length of roads
11. Longueur des routes
11. Протяжённость дорог

Date of information Type of road[a]	km км	Date des renseignements Type de route[a]	Дата получения сведений Категория дороги[a]
BYELORUSSIAN S.S.R.[f]		**R.S.S. de BIELORUSSIE[f]**	**БЕЛОРУССКАЯ ССР[f]**
31.XII.1970		31.XII.1970	31.XII.1970
All roads suitable for motor traffic	65 783	Ensemble des routes aptes à la circulation automobile	Все дороги, пригодные для автомобильного движения
Surfaced roads	25 763	Routes à revêtement	Дороги с покрытием
UKRAINIAN S.S.R.[f]		**R.S.S. d'UKRAINE[f]**	**УКРАИНСКАЯ ССР[f]**
31.XII.1970		31.XII.1970	31.XII.1970
All roads suitable for motor traffic	223 539	Ensemble des routes aptes à la circulation automobile	Все дороги, пригодные для автомобильного движения
Surfaced roads	90 829	Routes à revêtement	Дороги с покрытием
UNITED KINGDOM		**ROYAUME-UNI**	**СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО**
1.IV.1970		1.IV.1970	1.IV.1970
All roads	357 288	Ensemble des routes	Все дороги
Motorways	1 133	Autoroutes	Автомагистрали
Trunk roads	13 948	Routes principales	Главные дороги
Principal roads	34 208	Routes de 1ère classe	Дороги 1-й категории
Other roads	307 999	Autres routes	Другие дороги
YUGOSLAVIA		**YOUGOSLAVIE**	**ЮГОСЛАВИЯ**
1970		1970	1970
All roads	100 359	Ensemble des routes	Все дороги
Non-urban roads, total	91 028	Routes non urbaines, total	Негородские дороги
of which: with improved surface	23 899	dont: à revêtement amélioré	в том числе: с улучшенным покрытием
Urban roads (1966)	9 331	Routes urbaines (1966)	Городские дороги (1966)
UNITED STATES		**ÉTATS-UNIS**	**СОЕДИНЕННЫЕ ШТАТЫ**
31.XII.1969		31.XII.1969	31.XII.1969
All roads	5 971 147	Ensemble des routes	Все дороги
Non-urban roads	5 088 305	Routes non urbaines	Негородские дороги
Non-surfaced	1 239 840	Sans revêtement	Без покрытия
Surfaced	3 848 464	Avec revêtement	С покрытием
Urban (municipal) roads	882 843	Routes urbaines (municipales)	Городские дороги (муниципальные)
Non-surfaced	41 468	Sans revêtement	Без покрытия
Surfaced	841 375	Avec revêtement	С покрытием

(a) Roads with improved surface are, in general, roads with crushed stone (macadam) and hydrocarbon binder or bituminized aggregates; they also include concrete roads and roads with cobblestones.
(b) Excluding all private roads whether or not open to public traffic (Finland: approximately 350 000 km).
(c) Excluding 20 529 km of non-surfaced roads.
(d) Including forest roads.
(e) Excluding 62 561 km of subsidized private roads, open to public traffic but of minor importance.
(f) Data for the Byelorussian and Ukrainian SSR are uncluded under those for the USSR.

(a) Les routes à revêtement amélioré sont, en général, des routes empierrées (macadam) avec liant ou revêtement hydrocarboné; elles comprennent aussi les routes en béton de ciment et les routes pavées.
(b) A l'exclusion de toutes les routes privées ouvertes ou non à la circulation publique (Finlande: environ 350 000 km).
(c) A l'exclusion de 20 529 km de routes sans revêtement.
(d) Y compris les chemins forestiers.
(e) A l'exclusion de 62 561 km de routes privées subsidiées, ouvertes à la circulation publique mais d'une importance faible.
(f) Les données relatives aux RSS de la Biélorussie et de l'Ukraine sont comprises sous celles de l'URSS.

(a) Дорогами с улучшенным покрытием считаются, как правило, дороги, покрытые щебнем (макадам) с углеводородистым связующим веществом или асфальтом, а также цементно-бетонные дороги и дороги, покрытые булыжником.
(b) Исключая все частные дороги, открытые или нет для общественного движения (Финляндия: около 350 000 км).
(c) Исключая 20 529 км дорог без покрытия.
(d) Включая лесные дороги.
(e) Исключая 62 561 км субсидируемых частных дорог, открытых для общественного движения, но не имеющих большого значения.
(f) Данные по Белорусской и Украинской ССР включены в данные по СССР.

oads
outes
дороги

12. Expenditure on roads

12. Dépenses de voirie routière

12. Расходы на дороги

Currency Monnaie Валюта	Code Шифр	Total — Всего			of which: dont: в том числе: Construction of entirely new roads / Construction de routes entièrement nouvelles / Постройка совершенно новых дорог		
		1963	1969	1970	1963	1969	1970
		AUSTRIA (a) — AUTRICHE (a) — АВСТРИЯ (a)					
10^6 S	A	...	...	...	...	...	...
	B	...	...	...	...	...	...
	C	...	...	...	...	...	...
	D	2 571	2 919	3 023	925	1 711	2 082
		BELGIUM (b) — BELGIQUE (b) — БЕЛЬГИЯ (b)					
10^6 F	A	...	...	...	...	...	...
	B	...	...	...	...	...	...
	C	...(c)	...	...	...(c)	...	...
	D	3 337(c)	13 090	...	1 424(c)	7 108	...
		CYPRUS — CHYPRE — КИПР					
10^3 £	A	1 183	1 835	2 031	...	...	...
	B	...	...	...	...	...	...
	C	...	...	...	...	...	...
	D	...	...	...	...	...	...
		CZECHOSLOVAKIA — TCHECOSLOVAQUIE — ЧЕХОСЛОВАКИЯ					
10^6 Kčs	A	...	...	...	...	...	...
	B	...	...	...	...	...(d)	...
	C	...	4 806	5 337	...	1 957(d)	1 763
	D	...	2 391	2 699	...	1 594(d)	1 426
		DENMARK (e) — DANEMARK (e) — ДАНИЯ (e)					
10^6 Dkr	A	737	2 193	2 285	171	713	698
	B	248	...	...	103	...	...
	C	579	1 783	1 860	130	624	612
	D	...	...	...	...	...	...
		FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY † — RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE † — ФЕДЕРАТИВНАЯ РЕСПУБЛИКА ГЕРМАНИИ †					
10^6 DM	A	...	10 923	12 604	...	8 115	9 573
	B	...	4 121	4 405	...	2 885	3 083
	C	...	5 856	6 492	...	4 387	5 009
	D	...	3 825	4 140	...	2 677	2 898
		FINLAND — FINLANDE — ФИНЛЯНДИЯ					
10^6 Fmk	A	286	...	875	...	...	595
	B	...	...	...	...	...	...
	C	...	666	645	...	459	425
	D	...	...	...	...	...	...
		GREECE — GRÈCE — ГРЕЦИЯ					
10^6 Dr	A	...	...	...	...	...	...
	B	...	...	...	...	...	...
	C	...	3 800	...	...	1 710	...
	D	...	1 330	...	...	1 260	...

For notes and code see end of table. Voir notes et code à la fin du tableau. См. примечания и шифр в конце таблицы.

Roads
Routes
Дороги

12. Expenditure on roads
12. Dépenses de voirie routière
12. Расходы на дороги

Currency Monnaie Валюта	Code Шифр	Total — Всего			of which: dont: в том числе: Construction of entirely new roads / Construction de routes entièrement nouvelles / Постройка совершенно новых дорог		
		1963	1969	1970	1963	1969	1970
		HUNGARY — HONGRIE — ВЕНГРИЯ					
10^6 Ft	A	1 911	...	...	206	...	...
	B	...	...	...	...	...	...
	C	...	2 342	3 172	...	76	464
	D	...	...	...	...	...	...
		LUXEMBOURG — LUXEMBOURG — ЛЮКСЕМБУРГ					
10^6 F	A	...	...	329	...	...	104
	B	...	...	260	...	...	99
	C	...	...	225	...	...	94
	D	...	...	159	...	...	89
		MALTA — MALTE — МАЛЬТА					
10^3 £	A	...	987	1 300	...	...	...
	B	...	...	...	...	...	...
	C	...	...	...	...	...	...
	D	...	...	...	...	...	...
		NORWAY — NORVÈGE — НОРВЕГИЯ					
10^6 Nkr	A	805	2 417[r]	2 634	443[f]	1 308[r]	1 388
	B	509	1 278	1 424	282[f]	821[r]	866
	C	684	...	...	367[f]	...	...
	D	509	...	...	282[f]	...	...
		POLAND — POLOGNE — ПОЛЬША					
10^6 Zl	A	8 335	15 105	16 077	2 768	4 153	4 442
	B	...	...	...	...	...	...
	C	6 588	11 501	12 084	2 344	3 391	3 589
	D	...	...	...	...	...	...
		PORTUGAL — PORTUGAL — ПОРТУГАЛИЯ					
10^6 Esc	A	...	438[g]	556[h]	...	143[g]	102[i]
	B	...	124[g]	211[h]	...	36[g]	43[i]
	C	...	...	...	...	...	...
	D	...	...	...	...	...	...
		SPAIN[f] — ESPAGNE[f] — ИСПАНИЯ[f]					
10^6 Ptas	A	...	12 100	12 197	...	9 026	9 170
	B	...	...	...	...	7 769	7 811
	C	...	...	...	...	5 225	4 986
	D	...	...	...	...	3 967	3 627
		SWEDEN — SUÈDE — ШВЕЦИЯ					
10^6 Skr	A	1 767	2 716[r]	2 949	1 137	1 905[r]	2 059
	B	...	...	...	...	...	...
	C	...	1 575[r]	1 582	...	980[r]	925
	D	...	...	...	...	...	...

For notes and code see end of table. Voir notes et code à la fin du tableau. См. примечания и шифр в конце таблицы.

12. Expenditure on roads

12. Dépenses de voirie routière

12. Расходы на дороги

Currency Monnaie Валюта	Code Шифр	Total — Всего			of which: dont: в том числе: Construction of entirely new roads Construction de routes entièrement nouvelles Постройка совершенно новых дорог		
		1963	1969	1970	1963	1969	1970
		SWITZERLAND		**SUISSE**		**ШВЕЙЦАРИЯ**	
10^6 Sfrcs	A	920	1 780	2 042	741(f)	1 450(f)	1 674(f)
	B	601	1 387	1 627	517(f)	1 170(f)	1 377(f)
	C	720	1 426	1 605	592(f)	1 177(f)	1 322(f)
	D	...	1 191	1 420	...	1 030(f)	1 228(f)
		TURKEY		**TURQUIE**		**ТУРЦИЯ**	
10^6 T.L.	A	...	...	...	...	...	...
	B	...	...	...	...	...	...
	C	...	...	1 479	...	...	498
	D	...	...	1 032	...	...	455
		UNITED KINGDOM (f)(j)		**ROYAUME-UNI (f)(j)**		**СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО (f)(j)**	
10^6 £	A	311.9	...	...	96.5	...	...
	B	182.4	...	...	92.1	...	...
	C	228.6	...	...	82.8	...	...
	D	150.4	...	...	80.8	...	...
		YUGOSLAVIA		**YOUGOSLAVIE**		**ЮГОСЛАВИЯ**	
10^6 Din	A	...	...	...	...	...	...
	B	...	...	...	...	...(f)	...(f)
	C	...	2 515	2 910	...	1 924(f)	2 238(f)
	D	...	...	...	...	...	...

ation of code:

l urban and non-urban roads.

in urban and non-urban roads.

l non-urban roads.
in non-urban roads.

deral roads only.
ate roads only.
62.
cluding fixed capital formation
d reconstruction of roads.
ar ended 31 March.
cluding expenditure on improve-
nt of existing roads (United
ngdom: in Scotland only).
tional roads only.
tional, municipal and forest
ads.
tional and forest roads.

eat Britain.

Explication du code:

A = Ensemble des routes urbaines et non urbaines.
B = Routes principales urbaines et non urbaines.
C = Ensemble des routes non urbaines.
D = Routes principales non urbaines.

(a) Routes fédérale seulement.
(b) Routes d'Etat seulement.
(c) 1962.
(d) Y compris la formation de capital fixe et la reconstruction.
(e) Année se terminant le 31 mars.
(f) Y compris les dépenses d'amélioration de routes existantes (Royaume-Uni: en Ecosse seulement).
(g) Routes nationales seulement.
(h) Routes nationales, municipales et chemins forestiers.
(i) Routes nationales et chemins forestiers.
(j) Grande-Bretagne.

Объяснение шифра:

A = Все городские и негородские дороги.

B = Главные городские и негородские дороги.

C = Все негородские дороги.
D = Главные негородские дороги.

(a) Только федеральные дороги.
(b) Только государственные дороги.
(c) 1962 год.
(d) Включая прирост основных фондов и реконструкцию дорог.
(e) Год оканчивается 31 марта.
(f) Включая расходы по улучшению существующих дорог (Соединенное Королевство: только в Шотландии).
(g) Только национальные дороги.
(h) Национальные, муниципальные и лесные дороги.
(i) Национальные и лесные дороги.
(j) Великобритания.

Roads — Routes — Дороги

13. Mobile equipment at end of year [1] — 13. Equipement mobile à la fin de l'année [1] — 13. Подвижной состав к концу года [1]

| | | |

TABLE 13

TABLEAU 13

ТАБЛИЦА 13

	CYPRUS [a]		CHYPRE [a]		КИПР [a]	
	1963		1969		1970	
1	10 985		13 331		13 679	
2						
3	...		...		...	
4	35 361		49 035		54 011	
5	12 402		2 017		2 029	
6			11 880		6 090	
7	...		...		...	
8	...		...		...	
9	...		...		...	
10	...		...		...	
11	...		...		...	
12	...		...		...	
13	...		...		...	
14	...		...		...	
	Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t - 1 000 T	Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t - 1 000 T	Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t - 1 000 T
15	...	...	...	...	...	...
16	...	...	...	...	...	...
17	...	...	...	...	...	...
18	...	...	...	...	...	...
19	...	...	...	...	...	...
20	...	...	...	...	...	...
21	...	...	...	...	...	...
22	...	...	...	...	...	...
23	...	...	...	...	...	...
24	...	...	...	...	...	...
25	...	...	...	...	...	...
26	...		...		...	
27	...		...		...	
28	...		...		...	
29	...		...		...	
30	...		...		...	
31	...		...		...	
32	...		...		...	
33	...		...		...	
34	...		...		...	
35	...		...		...	
36	...		...		...	
37	...		...		...	
38	...		...		...	
39	...		...		...	
40	...		...		...	
41	...		...		...	
42	60.0		77.8		85.7	

	CZECHOSLOVAKIA		TCHECOSLOVAQUIE		ЧЕХОСЛОВАКИЯ	
	1963		1969		1970	
1	...		...		...	
2	...		900 392		908 620	
3	...		...		...	
4	352 500		651 625		766 452	
5	128 000		18 160		19 806	
6			173 999		198 588	
7	...		...		...	
8	...		...		...	
9	...		...		...	
10	...		...		...	
11	...		...		...	
12	...		...		...	
13	...		...		...	
14	...		...		...	
	Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t - 1 000 T	Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t - 1 000 T	Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t - 1 000 T
15	...	...	...	...	...	...
16	...	...	...	...	...	...
17	...	...	...	...	...	...
18	...	...	...	...	...	...
19	...	...	...	...	...	...
20	...	...	...	...	...	...
21	...	...	...	...	...	...
22	...	...	...	...	...	...
23	...	...	...	...	...	...
24	...	...	...	...	...	...
25	...	...	...	...	...	...
26	...		...		...	
27	...		20 114		...	
28	...		...		...	
29	...		...		...	
30	...		...		...	
31	...		...		...	
32	...		...		...	
33	...		...		...	
34	...		7 373		...	
35	...		...		...	
36	...		...		...	
37	...		120		...	
38	...		...		...	
39	...		...		...	
40	...		...		...	
41	...		188		...	
42	...		45.2		53.0	

For notes see end of table.

Voir notes à la fin du tableau.

См. примечания в конце таблицы.

TABLE 13 TABLEAU 13 ТАБЛИЦА 13

	DENMARK — DANEMARK — ДАНИЯ					
	1963		1969		1970	
1	402 000		404 000		406 000	
2	104 210		49 980		43 940	
3	...		...		...	
4	605 486		1 023 790		1 076 875	
5	3 680		4 713		5 039	
6	212 615		256 641		246 416	
7	...		...		...	
8	21 497		2 993		3 436	
9			27 817		31 291	
10	1 457		1 235		1 348	
11	2 223		3 478		3 691	
12	130		196		210	
13	33		22		23	
14	97		174		187	
	Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t-1 000 T	Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t-1 000 T	Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t-1 000 T
15	177 725	...	203 168	...	187 725	129
16		...	12 949	...	17 505	33
17	12 326	...	9 806	...	9 396	38
18	19 732	...	23 615	...	23 294	140
19	2 446	...	4 630	...	5 187	41
20	386	...	2 473	...	3 309	37
21	(a)	...	400	...	355	3
22		...	2 593	...	3 081	35
23	16 273[a]	...	20 960	...	23 982	23
24	3 075[a]	...	3 473	...	3 654	28
25	2 149[a]	...	3 384	...	3 655	41
26	398		530		548	
27	...		...		...	
28	...		...		...	
29	...		...		...	
30	...		...		...	
31	...		...		...	
32	...		...		...	
33	...		...		...	
34	...		...		...	
35	...		...		...	
36	...		...		...	
37	...		...		...	
38	...		...		...	
39	...		...		...	
40	...		...		...	
41	...		...		...	
42	129.3		209.3[r]		218.8	

	FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY † (a) — REPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE † (a) — ФЕДЕРАТИВНАЯ РЕСПУБЛИКА ГЕРМАНИИ † (a)					
	1963		1969		1970	
1	1 528 943		1 015 022		1 054 203	
2	1 197 956		263 486		228 604	
3	853 223		198 662		172 666	
4	7 304 580[b]		12 584 564[b]		13 941 079[b]	
5	37 251		43 715		47 015	
6	810 503[c]		966 192		1 028 116	
7	56 344		100 252		112 490	
8	18 149		33 259		37 365	
9	200 960[d]		206 613[d]		213 589[d]	
10	7 416		8 268		8 639	
11	29 835		35 447		38 376	
12	1 510		1 859		2 009	
13	167		182		186	
14	1 343		1 677		1 823	
	Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t-1 000 T	Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t-1 000 T	Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t-1 000 T
15	538 901	...	419 221	...	443 113	411.9
16		...	220 920	...	234 898	474.6
17	123 144	...	131 144	...	141 119	533.3
18	93 789	...	89 001	...	88 347	529.5
19	50 888	...	84 953	...	92 238	742.1
20	2 859	...	20 953	...	28 401	335.6
21	5 191	...	6 840	...	7 253	43.4
22	12 958	...	26 419	...	30 112	623.9
23	86 336[d]	...	83 255[d]	...	85 749[d]	185.4[d]
24	68 374[d]	...	61 048[d]	...	60 716[d]	413.1[d]
25	46 250[d]	...	62 310[d]	...	67 124[d]	890.8[d]
26	3 670		4 782		5 184	
27	151 727		158 005		167 050	
28			25 716		28 823	
29	43 121		23 422		24 357	
30	36 630		27 865		29 409	
31	38 734		29 402		28 524	
32	32 314		44 575		46 886	
33	928		7 025		9 051	
34	10 048		19 133		21 439	
35	1 352		1 546		1 597	
36	8 696		17 587		19 842	
37	74 815[d]		69 549[d]		71 354[d]	
38	16 049[d]		11 063[d]		10 968[d]	
39	26 693[d]		19 255[d]		18 856[d]	
40	32 073[d]		39 231[d]		41 530[d]	
41	1 521		1 886		2 030	
42	126.8		206.8		226.0	

For notes see end of table. Voir notes à la fin du tableau. См. примечания в конце таблицы.

TABLE 13

TABLEAU 13

ТАБЛИЦА 13

	FINLAND		FINLANDE		ФИНЛЯНДИЯ	
	1963		1969		1970	
1	...		285 600		286 200	
2	101 191		46 458		44 139	
3	...		27 416		24 555	
4	303 051		643 057		711 968	
5	6 902		7 815		8 071	
6	85 978[a]		97 035		100 839	
7	...				2 063	
8	...		5 294		5 209	
9	...		8 435		10 635	
10	...		1 771		1 762	
11	...		6 044		6 354	
12	...		285		301	
13	...		44		44	
14	...		241		257	
	Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t - 1 000 T	Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t - 1 000 T	Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t - 1 000 T
15	43 830[a]	...	36 454[b]	...	39 810[b]	27.2[b]
16			23 666[c]	...	25 210[c]	36.0[c]
17	15 618[a]	...	6 999	...	6 803	28.0
18	21 522[a]	...	18 531	...	16 922	101.8
19	1 847[a]	...	9 806	...	10 155	85.6
20			1 651	...	1 939	21.0
21	...	...	4 342	...	4 572	31.5
22	...	...	450	...	634	8.0
23	...	...	5 170	...	6 425	4.6
24	...	...	2 349	...	2 907	24.9
25	...	...	324	...	1 209	13.6
26	...		368		382	
27	...		23 981[d]		24 581[d]	
28	...		402[b]		470[b]	
29	...		1 581[c]		1 638[c]	
30	...		1 378		1 364	
31	...		10 932		9 248	
32	...		8 343		3 502	
33	...		1 342		1 604	
34	...		3 919		3 920	
35	...		3 594		3 336	
36	...		325		484	
37	...		3 146		3 804	
38	...		574		534	
39	...		1 900		2 297	
40	...		671		971	
41	...		215		230	
42	66.7		136.7		151.5	

For notes see end of table.

Voir notes à la fin du tableau.

См. примечания в конце таблицы.

	FRANCE		FRANCE		ФРАНЦИЯ	
	1963		1969		1970	
1	4 700 000		5 200 000		4 900 000	
2	400 000		130 000		120 000	
3	100 000		...		...	
4	7 900 000		12 400 000		12 900 000	
5	42 500		62 800		67 000	
6	1 858 105		2 587 993		2 605 040	
7	35 150		68 605		73 000	
8	43 850		84 647		90 333	
9	...		...		197 745	
10	14 600[a]		25 040[a]		29 365[a]	
11	27 900[b]		37 733[b]		37 827[b]	
12	1 461		1 869		1 947	
13	308[a]		413[a]		470[a]	
14	1 153[b]		1 456[b]		1 447[b]	
	Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t - 1 000 T	Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t - 1 000 T	Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t - 1 000 T
15	1 547 925	...	1 771 270	...	1 788 578	1 103.6
16			378 507	...	370 848	712.0
17	90 660[c]	...	136 412[c]	...	140 556[c]	501.8[c]
18	106 760[d]	...	127 808[d]	...	126 657[d]	690.3[d]
19	46 990[e]	...	63 772[e]	...	64 342[e]	502.5[e]
20	65 870[f]	...	110 224[f]	...	114 059[f]	1 267.2[f]
21	19 035[g]	...	27 917[g]	...	26 307[g]	136.0[g]
22	24 815[f]	...	56 730[f]	...	64 026[f]	1 051.8[f]
23	...	...	...	...	137 680[h]	212.6[h]
24	...	...	...	...	46 601[i]	294.2[i]
25	...	...	...	...	13 464[f]	475.8[f]
26	4 444		6 982		6 948	
27	118 790		189 797		183 340	
28	48 985		49 110		33 173	
29			34 311		47 767	
30	12 675[c]		22 160[c]		21 732[c]	
31	18 080[d]		23 542[d]		22 541[d]	
32	11 710[e]		15 641[e]		14 896[e]	
33	27 340[f]		45 033[f]		43 231[f]	
34	18 880		43 938		47 187	
35	5 695[g]		9 126[g]		9 186[g]	
36	13 185[f]		34 812[f]		38 001[f]	
37	9 570		14 898		12 831	
38	3 790[h]		6 571[h]		4 413[h]	
39	3 795[i]		4 220[i]		4 125[i]	
40	1 985[f]		4 107[f]		4 293[f]	
41	883		...		1 783	
42	165.2		246.4		254.1	

TABLE 13 TABLEAU 13 ТАБЛИЦА 13

	GERMAN DEMOCRATIC REPUBLIC — ГЕРМАНСКАЯ ДЕМОКРАТИЧЕСКАЯ РЕСПУБЛИКА — RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE ALLEMANDE					
	1963		1969		1970	
1	943 579		1 444 262		1 538 022	
2	1 119 990		1 342 010		1 374 006	
3	...		...		...	
4	507 170		1 039 229		1 159 778	
5	10 918		14 995		16 686	
6	120 890		171 675		185 888	
7	...		...		...	
8	191 462		...		...	
9			...		...	
10	...		...		...	
11	...		...		...	
12	...		...		...	
13	...		...		...	
14	...		...		...	
	Number / Nombre / Число	Capacity / Capacité / Грузоподъемность 1 000 t - 1 000 T	Number / Nombre / Число	Capacity / Capacité / Грузоподъемность 1 000 t - 1 000 T	Number / Nombre / Число	Capacity / Capacité / Грузоподъемность 1 000 t - 1 000 T
15	...	...	...	...	...	...
16	...	...	...	...	...	...
17	...	...	...	...	...	...
18	...	...	...	...	...	...
19	...	...	...	...	...	...
20	...	...	...	...	...	...
21	...	...	...	...	...	...
22	...	...	...	...	...	...
23	...	...	...	...	...	...
24	...	...	...	...	...	...
25						
26	...		...		...	
27	...		...		...	
28	...		...		...	
29	...		...		...	
30	...		...		...	
31	...		...		...	
32	...		...		...	
33	...		...		...	
34	...		...		...	
35	...		...		...	
36	...		...		...	
37	...		...		...	
38	...		...		...	
39	...		...		...	
40	...		...		...	
41	...		...		...	
42	29.6		60.9		67.2	

	GREECE — GRÈCE — ГРЕЦИЯ					
	1963		1969		1970	
1	41 719		66 085[r]		69 005	
2						
3	...		...		...	
4	67 576		194 940[r]		226 499	
5	7 896		10 115[r]		10 503	
6	49 221		96 904[r]		106 729	
7	...		...		...	
8	...		...		...	
9	...		...		...	
10	...		...		...	
11	...		...		...	
12	...		...		...	
13	...		...		...	
14	...		...		...	
	Number / Nombre / Число	Capacity / Capacité / Грузоподъемность 1 000 t - 1 000 T	Number / Nombre / Число	Capacity / Capacité / Грузоподъемность 1 000 t - 1 000 T	Number / Nombre / Число	Capacity / Capacité / Грузоподъемность 1 000 t - 1 000 T
15	30 896	...	...	...	...	...
16		...	...	...	...	...
17	12 798	...	...	...	...	...
18	4 874	...	...	...	...	...
19	653	...	...	...	...	...
20		...	...	...	...	...
21	...	...	...	...	...	...
22	...	...	...	...	...	...
23	...	...	...	...	...	...
24	...	...	...	...	...	...
25						
26	...		...		...	
27	13 848		19 408		19 968	
28	3 595		...		...	
29			...		...	
30	6 519		...		...	
31	3 344		...		...	
32	390		...		...	
33			...		...	
34	...		...		...	
35	...		...		...	
36	...		...		...	
37	...		...		...	
38	...		...		...	
39	...		...		...	
40	...		...		...	
41	...		...		...	
42	8.0		22.1[r]		25.5	

For notes see end of table. Voir notes à la fin du tableau. См. примечания в конце таблицы.

TABLE 13

TABLEAU 13

ТАБЛИЦА 13

	HUNGARY					HONGRIE					ВЕНГРИЯ	
	1963					1969					1970	
1	...					...					...	
2	338 307					555 881					610 863	
3	122 894					238 295					269 228	
4	71 297					192 300					240 265	
5	...					...					...	
6	...					...					...	
7	...					...					...	
8	...					...					...	
9	...					...					...	
10	...					...					...	
11	...					...					...	
12	...					...					...	
13	...					...					...	
14	...					...					...	
	Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t - 1 000 T				Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t - 1 000 T				Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t - 1 000 T
15	...	...				...	...				...	...
16	...	...				...	...				...	...
17	...	...				...	...				...	...
18	...	...				...	...				...	...
19	...	...				...	...				...	...
20	...	...				...	...				...	...
21	...	...				...	...				...	...
22	...	...				...	...				...	...
23	...	...				...	...				...	...
24	...	...				...	...				...	...
25	...	...				...	...				...	...
26	...					...					...	
27	...					...					...	
28	...					...					...	
29	...					...					...	
30	...					...					...	
31	...					...					...	
32	...					...					...	
33	...					...					...	
34	...					...					...	
35	...					...					...	
36	...					...					...	
37	...					...					...	
38	...					...					...	
39	...					...					...	
40	...					...					...	
41	...					...					...	
42	7.1					18.7					23.3	

	ICELAND					ISLANDE					ИСЛАНДИЯ	
	1963					1969					1970	
1	...					...					...	
2	316					278					289	
3	...					...					...	
4	22 342					37 304					40 786	
5	406					555					567	
6	6 476					5 717					5 658	
7	...					...					...	
8	...					...					...	
9	...					...					...	
10	...					...					...	
11	...					...					...	
12	...					...					...	
13	...					...					...	
14	...					...					...	
	Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t - 1 000 T				Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t - 1 000 T				Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t - 1 000 T
15	...	...				...	...				...	...
16	...	...				...	...				...	...
17	...	...				...	...				...	...
18	...	...				...	...				...	...
19	...	...				...	...				...	...
20	...	...				...	...				...	...
21	...	...				...	...				...	...
22	...	...				...	...				...	...
23	...	...				...	...				...	...
24	...	...				...	...				...	...
25	...	...				...	...				...	...
26	...					...					...	
27	...					...					...	
28	...					...					...	
29	...					...					...	
30	...					...					...	
31	...					...					...	
32	...					...					...	
33	...					...					...	
34	...					...					...	
35	...					...					...	
36	...					...					...	
37	...					...					...	
38	...					...					...	
39	...					...					...	
40	...					...					...	
41	...					...					...	
42	120.8					183.8					200.9	

For notes see end of table.

Voir notes à la fin du tableau.

См. примечания в конце таблицы.

TABLE 13 TABLEAU 13 ТАБЛИЦА 13

	IRELAND [a] IRLANDE [a] ИРЛАНДИЯ [a]					
	1963		1969		1970	
1	49 529		41 474		40 951	
2						
3	...		...		...	
4	232 774		358 001		393 459	
5	1 514		1 946		2 012	
6	45 433		45 838		48 751	
7	675		...		...	
8	...		...		...	
9	...		...		...	
10	...		81		120	
11	...		1 865		1 892	
12	...		...		...	
13	...		...		...	
14	...		...		...	
	Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t - 1 000 T	Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t - 1 000 T	Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t - 1 000 T
15	...	...	...	...	...	...
16	...	...	...	...	...	...
17	...	...	...	...	...	...
18	...	...	...	...	...	...
19	...	...	...	...	...	...
20	...	...	...	...	...	...
21	...	...	...	...	...	...
22	...	...	...	...	...	...
23	...	...	...	...	...	...
24	...	...	...	...	...	...
25	...	...	...	...	...	...
26	...		...		...	
27	...		...		...	
28	...		...		...	
29	...		...		...	
30	...		...		...	
31	...		...		...	
32	...		...		...	
33	...		...		...	
34	...		...		...	
35	...		...		...	
36	...		...		...	
37	...		...		...	
38	...		...		...	
39	...		...		...	
40	...		...		...	
41	...		...		...	
42	81.7		122.6		132*	

For notes see end of table.

	ITALY ITALIE ИТАЛИЯ					
	1963		1969		1970	
1	1 337 283		2 040 000		2 150 000	
2	2 700 820		1 285 000		1 590 000	
3	998 578		990 000		...	
4	3 912 597		9 020 000		10 209 045	
5	30 894		37 504		38 507	
6	820 894		760 000		877 380	
7	5 309		11 500		13 127	
8	5 892		9 900			
9	44 653		80 100		104 470	
10	...		...		...	
11	...		...		...	
12	...		...		...	
13	...		...		...	
14	...		...		...	
	Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t - 1 000 T	Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t - 1 000 T	Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t - 1 000 T
15	644 428	...	...	...	...	...
16			...	...	...	...
17	74 394	...	...	...	...	...
18	28 825	...	...	...	...	...
19	67 577	...	...	...	...	...
20	5 670	...	...	...	...	...
21	2 646	...	...	...	...	...
22	3 246	...	...	...	...	...
23	3 268	...	...	...	...	...
24	14 708	...	...	...	...	...
25	26 677	...	...	...	...	...
26	1 980		...		...	
27	166 650		...		...	
28	67 988		...		...	
29			...		...	
30	36 831		...		...	
31	17 327		...		...	
32	41 085		...		...	
33	3 419		...		...	
34	2 016		...		...	
35	592		...		...	
36	1 424		...		...	
37	33 447		...		...	
38	1 184		...		...	
39	11 117		...		...	
40	21 146		...		...	
41	1 131		...		...	
42	77.3		170*		190.2	

Voir notes à la fin du tableau.

См. примечания в конце таблицы.

TABLE 13

TABLEAU 13

ТАБЛИЦА 13

LUXEMBOURG	LUXEMBOURG	ЛЮКСЕМБУРГ
1963	1969	1970
...	...	...
9 226	3 992	...
...	...	...
49 689(a)	84 316	91 000*
405	560	...
9 399	11 376	13 000*
338	401	...
...	...	...
...	...	...
...	...	...
...	...	...
...	...	...
...	...	...
...	...	...
...	...	...

Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t - 1 000 T	Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t - 1 000 T	Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t - 1 000 T
...	...	7 103	...	...	...
...	...	1 054	...	...	...
...	...	1 062	...	...	...
...	...	982	...	...	...
...	...	534	...	...	...
...	...	551	...	...	...
...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...

...	...	...
...	...	...
...	...	...
...	...	...
...	...	...
...	...	...
...	...	...
...	...	...
...	...	...
...	...	...
...	...	...
...	...	...
...	...	...
...	...	...
...	...	...
...	...	...
...	...	...
...	...	...
...	...	...
153.4	250.9	268*

MALTA	MALTE	МАЛЬТА
1963	1969	1970
3 871	3 535	3 270
...	...	...
19 472	37 189	41 768
616	620	621
5 833	9 845	10 714
...	...	...
...	...	...
...	...	...
...	...	...
...	...	...
...	...	...
...	...	...
...	...	...
...	...	...

Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t - 1 000 T	Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t - 1 000 T	Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t - 1 000 T
...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...

...	...	...
...	...	...
...	...	...
...	...	...
...	...	...
...	...	...
...	...	...
...	...	...
...	...	...
...	...	...
...	...	...
...	...	...
...	...	...
...	...	...
...	...	...
...	...	...
...	...	...
...	...	...
...	...	...
59.4	116.2	126.6

For notes see end of table.

Voir notes à la fin du tableau.

См. примечания в конце таблицы.

TABLE 13 TABLEAU 13 ТАБЛИЦА 13

	NETHERLANDS [a] / PAYS-BAS [a] / НИДЕРЛАНДЫ [a]					
	1963		1969		1970	
1	...		1 925 000		2 025 000	
2	155 717		85 000		65 000	
3	133 858		...		...	
4	865 516		2 283 000		2 500 000	
5	9 360		10 500		10 500	
6	180 709		292 000		310 000	
7	7 020		12 000		14 000	
8	10 842		20 000		...	
9	14 001		22 000		...	
10	1 567		...		...	
11	7 793		...		...	
12	...		...		...	
13	...		...		...	
14	...		...		...	
	Number / Nombre / Число	Capacity / Capacité / Грузоподъемность 1 000 t-1 000 T	Number / Nombre / Число	Capacity / Capacité / Грузоподъемность 1 000 t-1 000 T	Number / Nombre / Число	Capacity / Capacité / Грузоподъемность 1 000 t-1 000 T
15	12 964	...	185 000	...	200 000	...
16			...	...	...	...
17	13 060	...	...	...	...	...
18	25 917	...	...	...	...	...
19	9 560	...	...	...	...	...
20	2 208	...	...	...	...	...
21	2 957	...	...	...	...	...
22	7 885	...	...	...	...	...
23	3 978	...	...	...	...	...
24	6 651	...	...	...	...	...
25	3 372	...	...	...	...	...
26	666		1 200		1 300	
27	...		46 289[r]		...	
28	...		...		...	
29	...		...		...	
30	...		...		...	
31	...		...		...	
32	...		...		...	
33	...		...		...	
34	...		...		...	
35	...		...		...	
36	...		...		...	
37	...		...		...	
38	...		...		...	
39	...		...		...	
40	...		...		...	
41	...		514[r]		...	
42	72.3		177.0[r]		191.4	

For notes see end of table. Voir notes à la fin du tableau. См. примечания в конце таблицы.

	NORWAY / NORVÈGE / НОРВЕГИЯ					
	1963		1969		1970	
1	119 469		128 978		128 299	
2	72 288		43 748		41 769	
3	44 765		16 290		14 603	
4	364 366		699 683		747 237	
5	5 930		7 304		7 485	
6	119 107		137 723		143 311	
7	482		1 195		1 424	
8	617		1 430		1 630	
9	10 536		29 636[r]		35 872	
10	...		1 326[a]		1 430[a]	
11	...		5 978[b]		6 055[b]	
12	...		263		273	
13	...		25[a]		27[a]	
14	...		238[b]		246[b]	
	Number / Nombre / Число	Capacity / Capacité / Грузоподъемность 1 000 t-1 000 T	Number / Nombre / Число	Capacity / Capacité / Грузоподъемность 1 000 t-1 000 T	Number / Nombre / Число	Capacity / Capacité / Грузоподъемность 1 000 t-1 000 T
15	79 656[c]	...	87 241	...	90 690	60.3
16			11 094	...	11 520	23.9
17	32 396[d]	...	19 908	...	18 189	76.5
18	6 325	...	15 629	...	17 172	98.6
19			2 574	...	3 613	29.5
20			1 277	...	2 127	27.3
21	...	...	1 430	...	1 630	14.4
22	...	...	-	...		
23	...	...	24 611[r]	...	30 653	...
24	...	...	2 643	...	2 690	19.4
25	...	...	2 382	...	2 529	34.4
26	...		396		459	
27	...		14 020		14 756	
28	...		...		...	
29	...		...		...	
30	...		...		...	
31	...		...		...	
32	...		...		...	
33	...		...		...	
34	...		...		...	
35	...		...		...	
36	...		...		...	
37	...		...		...	
38	...		...		...	
39	...		...		...	
40	...		...		...	
41	...		...		...	
42	99.4		181.7		192.6	

TABLE 13

TABLEAU 13

ТАБЛИЦА 13

	POLAND						POLOGNE						ПОЛЬША			
	1963						1969						1970			
1	...						...						...			
2	1 181 352						1 736 595						1 789 394			
3	...						662 192						673 206			
4	188 192						423 011						479 354			
5	17 367						31 490						33 176			
6	179 313						248 283						263 004			
7							67 525						81 088			
8	129 894						11 004						13 180			
9							273 868						305 511			
10	...						5 647						5 853			
11	...						25 843						27 323			
12	...						1 148						1 274			
13	...						69						72			
14	...						1 079						1 202			
	Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t - 1 000 T					Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t - 1 000 T					Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t - 1 000 T		
15	...	...					96 209	...					102 175	...		
16	...	...					16 394	...					15 904	...		
17	...	...					103 303	...					101 213	...		
18	...	...					16 992	...					25 779	...		
19	...	...					13 905	...					16 306	...		
20	...	...					1 480	...					1 627	...		
21	...	...					9 404	...					10 860	...		
22	...	...					1 600	...					2 320	...		
23	...	...					247 857	...					279 432	...		
24	...	...					17 254	...					16 611	...		
25	...	...					8 757	...					9 468	...		
26	...						1 792						2 014			
27	...						85 284						81 639			
28	...						...						...			
29	...						...						...			
30	...						...						...			
31	...						...						...			
32	...						...						...			
33	...						...						...			
34	...						...						...			
35	...						...						...			
36	...						...						...			
37	...						16 716						18 793			
38	...						...						...			
39	...						...						...			
40	...						...						...			
41	...						...						...			
42	6.1						13.0						14.6			

	PORTUGAL						PORTUGAL						ПОРТУГАЛИЯ			
	1963						1969						1970			
1	...						...						...			
2	37 523						55 490						59 022			
3	...						...						...			
4	...						513 655 (a)						580 954 (a)			
5	...						5 883						5 892			
6	...						68 255						72 837			
7	...						7 571						8 390			
8	9 151 (b)						7 948						8 235			
9							18 574						22 940			
10	...						...						...			
11	...						...						...			
12	...						...						...			
13	...						...						...			
14	...						...						...			
	Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t - 1 000 T					Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t - 1 000 T					Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t - 1 000 T		
15	...	...					...	...					27 485 (c)	...		
16	...	...					...	...					17 775 (d)	...		
17	...	...					...	...					1 487 (e)	...		
18	...	...					...	...					4 289 (f)	...		
19	...	...					...	...					4 948 (g)	...		
20	...	...					...	...					16 853	...		
21	...	...					...	...					...	...		
22	...	...					...	...					...	...		
23	...	...					12 293	...					15 649	...		
24	...	...					5 721	...					6 567	...		
25	...	...					560	...					724	...		
26	...						...						...			
27	...						...						7 795			
28	...						...						196 (c)			
29	...						...						2 082 (d)			
30	...						...						213 (e)			
31	...						...						509 (f)			
32	...						...						657 (g)			
33	...						...						4 138			
34	...						...						...			
35	...						...						...			
36	...						...						...			
37	...						...						139			
38	...						...						4			
39	...						...									
40	...						...						135			
41	...						...						...			
42	...						53.8						60.3			

For notes see end of table.

Voir notes à la fin du tableau.

См. примечания в конце таблицы.

TABLE 13 TABLEAU 13 ТАБЛИЦА 13

	SPAIN ESPAGNE ИСПАНИЯ					
	1963		1969		1970	
1	...		...		...	
2	916 821		1 281 863		1 267 242	
3	...		...		...	
4	529 700		1 998 838		2 377 726	
5	16 322		28 965		30 728	
6	244 599		654 088		710 223	
7	1 731		5 430		6 295	
8	10 342		4 124		5 620	
9			11 691		12 086	
10	...		...		...	
11	...		...		...	
12	...		...		...	
13	...		...		...	
14	...		...		...	
	Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t - 1 000 T	Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t - 1 000 T	Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t - 1 000 T
15	146 468	...	315 051(a)	...	341 371(a)	...
16			147 837(b)	...	165 981(b)	...
17	35 030	...	53 919	...	55 290	...
18	34 181	...	53 506	...	53 367	...
19	20 886	...	41 974	...	44 313	...
20	8 034	...	41 801	...	49 901	...
21	246	...	609	...	659	...
22	532	...	3 515	...	4 961	...
23	4 695	...	5 929	...	6 127	...
24	4 075	...	4 491	...	4 512	...
25	794	...	1 271	...	1 407	...
26	...		...		...	
27	...		...		...	
28	...		...		...	
29	...		...		...	
30	...		...		...	
31	...		...		...	
32	...		...		...	
33	...		...		...	
34	...		...		...	
35	...		...		...	
36	...		...		...	
37	...		...		...	
38	...		...		...	
39	...		...		...	
40	...		...		...	
41	...		...		...	
42	17.0		60.7		71.4	

For notes see end of table.

Voir notes à la fin du tableau.

	SWEDEN SUÈDE ШВЕЦИЯ					
	1963		1969		1970	
1	...		...		...	
2	107 343		42 948		41 305	
3	...		...		27 787	
4	1 556 829		2 194 537		2 288 528	
5	8 879		12 676		13 455	
6	130 979(a)(b)		138 383		140 391	
7	...(b)		4 219		4 130	
8	3 005		5 930		6 028	
9	...		68 678		78 501	
10	...		5 470(c)		...	
11	...		7 206(d)		...	
12	...		...		...	
13	...		...		...	
14	...		...		...	
	Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t - 1 000 T	Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t - 1 000 T	Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t - 1 000 T
15	71 047(a)(b)	...	76 837	...	61 958	53.4
16					16 601	35.0
17	16 782(a)(b)	...	13 734	...	13 699	55.4
18	27 385(a)(b)	...	19 382	...	17 921	106.7
19	11 014(a)(b)	...	14 290	...	14 730	120.2
20	4 711(a)(b)	...	14 140	...	15 482	186.4
21	...	...	357	...	379	2.8
22	...	...	5 556	...	5 649	109.5
23	...	...	50 887	...	59 248	41.7
24	...	...	5 177	...	6 142	41.7
25	...	...	12 476	...	13 111	214.8
26	...		920		967	
27	...		34 310		33 916	
28	...		3 154		3 228	
29	...					
30	...		2 917		2 917	
31	...		9 539		8 213	
32	...		8 561		8 784	
33	...		10 139		10 774	
34	...		3 148		3 224	
35	...		196		210	
36	...		2 952		3 014	
37	...		13 131		12 829	
38	...		751		591	
39	...		2 971		2 703	
40	...		9 409		9 535	
41	...		493		499	
42	204.7		275.1		301.0	

См. примечания в конце таблицы.

TABLE 13

TABLEAU 13

ТАБЛИЦА 13

	SWITZERLAND [a]		SUISSE [a]		ШВЕЙЦАРИЯ [a]	
	1963		1969		1970	
1	306 132 r		549 899 r		595 533	
2	115 105 r		74 454 r		73 123	
3	42 193		27 762		28 233	
4	748 038 r [b]		1 282 889 r [b]		1 383 204 [b]	
5	3 561		4 921		5 542	
6	75 129 r		105 498 r		111 110	
7	1 468		2 504		2 721	
8	444		1 370		1 590	
9	32 367		46 600		50 000	
10	...		3 389		3 829	
11	...		1 532		1 713	
12	...		138.0		147.0	
13	...		61.5		75.0	
14	...		66.5		72.0	
	Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t-1 000 T	Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t-1 000 T	Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t-1 000 T
15	49 697	...	57 776	...	60 247	58.5
16			14 058	...	15 198	26.7
17	11 601	...	8 798	...	8 869	35.6
18	5 263 [c]	...	9 227	...	9 505	56.1
19	8 568 [d]	...	15 572	...	17 228	138.6
20			67	...	63	0.7
21	(e)	...	...	...	...	...
22			...	...	...	...
23	26 602 [e]	...	...	...	...	...
24	6 209 [e]	...	...	...	...	...
25			...	...	...	...
26	...		446		478	
27	...		...		...	
28	...		...		...	
29	...		...		...	
30	...		...		...	
31	...		...		...	
32	...		...		...	
33	...		...		...	
34	...		...		...	
35	...		...		...	
36	...		...		...	
37	...		...		...	
38	...		...		...	
39	...		...		...	
40	...		...		...	
41	...		...		...	
42	129.6 r		206.3 r		220.2	

	TURKEY		TURQUIE		ТУРЦИЯ	
	1963		1969		1970	
1	15 055		52 959 r		...	
2						
3	...		...		...	
4	72 034		137 345 r		...	
5	19 269		36 069 r		...	
6	80 695		118 133 r		...	
7	...		...		...	
8	31 421		...		...	
9						
10			...		...	
11	8 862		26 195		...	
12	10 407		9 874		...	
13	...		...		...	
14	...		...		...	
15	...		...		...	
	Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t-1 000 T	Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t-1 000 T	Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t-1 000 T
16	...	...	40 236 r	...	...	...
17	...	...	3 815 r	...	...	...
18	...	...	6 503 r	...	...	...
19	...	...	45 373 r	...	...	...
20	...	...	20 609 r	...	...	...
21	...	...	1 597 r	...	...	...
22	...	...	...	...	...	...
23	...	...	...	...	...	...
24	...	...	...	...	...	...
25	...	...	...	...	...	...
26	...		...		...	
27	...		...		...	
28	...		...		...	
29	...		...		...	
30	...		...		...	
31	...		...		...	
32	...		...		...	
33	...		...		...	
34	...		...		...	
35	...		...		...	
36	...		...		...	
37	...		...		...	
38	...		...		...	
39	...		...		...	
40	...		...		...	
41	...		...		...	
42	2.4		4.0		...	

For notes see end of table.

Voir notes à la fin du tableau.

См. примечания в конце таблицы.

TABLE 13

TABLEAU 13

ТАБЛИЦА 13

UNITED KINGDOM [a]

ROYAUME-UNI [a]

СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО [a]

	GREAT BRITAIN		GRANDE-BRETAGNE		ВЕЛИКОБРИТАНИЯ	
	1963		1969		1970	
1	434 700		454 710		443 033	
2	1 406 000		768 430 [b]		700 081 [b]	
3	742 372		...		...	
4	7 389 400		11 298 580 [b]		11 598 921 [b]	
5	81 000		80 730		79 267	
6	1 585 700		1 633 210		1 624 897	
7			5 580		5 409	
8	...		...		...	
9	...		...		...	
10	8 000		7 200 [c]		7 259 [c]	
11	73 100		71 900 [c]		70 580 [c]	
12	...		3 824 [r]		3 809	
13	...		109 [r]		111	
14	...		3 715 [r]		3 698	
	Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t - 1 000 T	Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t - 1 000 T	Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t - 1 000 T
15	1 153 900	...	994 000 [c][d]	...	1045 000 [c][d]	682 [c][d]
16			64 000 [c][d]	...	136 000 [c][d]	484 [c][d]
17	160 600	...	78 000 [c][d]	...		
18	120 400	...	153 000 [c][d]	...	143 000 [c][d]	871 [c][d]
19	99 500	...	104 000 [c][d]	...	102 000 [c][d]	877 [c][d]
20	51 300	...	171 000 [c][d]	...	191 000 [c][d]	2 897 [c][d]
21	...	...	...	...	...	...
22	...	...	...	...	...	...
23	...	...	...	...	...	...
24	...	...	...	...	...	...
25	...	...	...	...	...	...
26	...		5 484 [e]		5 810 [e]	
27	198 000		211 000 [d]		...	
28	4 200		6 000 [d]		...	
29					...	
30	40 000		16 000 [d]		...	
31	45 000		49 000 [d]		...	
32	46 000		44 000 [d]		...	
33	25 000		96 000 [d]		...	
34	...		...		...	
35	...		...		...	
36	...		...		...	
37	...		...		...	
38	...		...		...	
39	...		...		...	
40	...		...		...	
41	...		2 217 [e]		...	
42	141.5		209.2		214.0	

	NORTHERN IRELAND		IRLANDE DU NORD		СЕВЕРНАЯ ИРЛАНДИЯ	
	1963		1969		1970	
1	21 312		5 912 [r]		5 392	
2			10 664 [r]		8 617	
3	...		...		...	
4	172 134		277 933 [r]		288 096	
5	1 689		1 637		1 634	
6	42 772		43 494 [r]		42 403	
7	206		291 [r]		287	
8	...		...		...	
9	...		...		...	
10	...		23		42	
11	...		1 614		1 592	
12	...		83		84	
13	...		0		1	
14	...		83		83	
	Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t - 1 000 T	Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t - 1 000 T	Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t - 1 000 T
15	...	...	26 000 [c][d]	...	27 000 [c][d]	18 [c][d]
16	...	...	2 000 [c][d]	...	5 000 [c][d]	16 [c][d]
17	...	...	2 000 [c][d]	...		
18	...	...	4 000 [c][d]	...	4 000 [c][d]	24 [c][d]
19	...	...	3 000 [c][d]	...	2 000 [c][d]	23 [c][d]
20	...	...	3 000 [c][d]	...	4 000 [c][d]	60 [c][d]
21	...	...	...	...	...	...
22	...	...	...	...	...	...
23	...	...	...	...	...	...
24	...	...	...	...	...	...
25	...	...	...	...	...	...
26	...		...		141 [e]	
27	...		...		...	
28	...		...		...	
29	...		...		...	
30	...		...		...	
31	...		...		...	
32	...		...		...	
33	...		...		...	
34	...		...		...	
35	...		...		...	
36	...		...		...	
37	...		...		...	
38	...		...		...	
39	...		...		...	
40	...		...		...	
41	...		...		...	
42	119.0		183.7 [r]		189.0	

For notes see end of table.

Voir notes à la fin du tableau.

См. примечания в конце таблицы.

TABLE 13

TABLEAU 13

ТАБЛИЦА 13

	YUGOSLAVIA		YOUGOSLAVIE		ЮГОСЛАВИЯ	
	1963		1969		1970	
1	...		239 998		261 768	
2	97 977		111 881		107 747	
3	79 791		...		...	
4	112 534		562 509		720 874	
5	6 634		13 263		14 869	
6	...		95 318		107 287	
7	...		26 344		30 589	
8	...		36 023		40 717	
9	...					
10	3 608		5 982		6 706	
11	3 026		7 281		8 163	
12	242		411		461	
13	92		117		131	
14	149		294		330	
	Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t-1 000 T	Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t-1 000 T	Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t-1 000 T
15	...	...	23 544	...	26 500	...
16	...	...	24 878	...	28 001	...
17	...	...	20 303	...	22 852	...
18	...	...	9 532	...	10 729	...
19	...	...	12 582	...	14 162	...
20	...	...	4 479	...	5 043	...
21	...	...	...	...	...	...
22	...	...	...	...	...	...
23	...	...	...	...	...	...
24	...	...	...	...	...	...
25	...	...	...	...	...	...
26	...		763		858	
27	...		11 632		12 666	
28	...		...		...	
29	...		...		...	
30	...		...		...	
31	...		...		...	
32	...		...		...	
33	...		...		...	
34	...					
35	...		(a)		(a)	
36	...					
37	...		5 101[(a)]		5 343[(a)]	
38	...		...		...	
39	...		...		...	
40	...		...		...	
41	72		174		196	
42	5.9		27.6		35.1	

	UNITED STATES		ÉTATS-UNIS		СОЕДИНЕННЫЕ ШТАТЫ	
	1963		1969		1970	
1	786 318		2 315 916		...	
2	...		...		...	
3	69 026 700		86 861 300		...	
4	297 864		364 282		...	
5	12 684 359		17 870 987		...	
6	680 498		...		...	
7	1 066 033		1 528 831		...	
8	187 183		278 777		...	
9	...		...		...	
10	...		...		...	
11	...		...		...	
12	...		...		...	
13	...		...		...	
	Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t-1 000 T	Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t-1 000 T	Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t-1 000 T
14	...	...	...	...	...	...
15	...	...	...	...	...	...
16	...	...	...	...	...	...
17	...	...	...	...	...	...
18	...	...	...	...	...	...
19	...	...	...	...	...	...
20	...	...	...	...	...	...
21	...	...	...	...	...	...
22	...	...	...	...	...	...
23	...	...	...	...	...	...
24	...	...	...	...	...	...
25	...	...	...	...	...	...
26	...		...		...	
27	...		...		...	
28	...		...		...	
29	...		...		...	
30	...		...		...	
31	...		...		...	
32	...		...		...	
33	...		...		...	
34	...		...		...	
35	...		...		...	
36	...		...		...	
37	...		...		...	
38	...		...		...	
39	...		...		...	
40	...		...		...	
41	...		...		...	
42	364.4		427.4		...	

For notes see end of table.

Voir notes à la fin du tableau.

См. примечания в конце таблицы.

NOTES TO TABLE 13

AUSTRIA

(a) Semi-trailers and trailers are included under a single item and exclude vehicles of unstated capacity.

BELGIUM

(a) Items 4-7: Position at 1 August.
(b) Up to 40 seats.

CYPRUS

(a) Excluding vehicles whose licence was not renewed.

DENMARK

(a) Semi-trailers and trailers are included under a single item.

FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY

(a) Position at 1 July.
(b) Including vehicles used for both goods and passengers: 1969: 916 103; 1970: 1 036 561.
(c) Including dust carts and some other special vehicles.
(d) Excluding two-wheeled trailers.

FINLAND

(a) Including special vehicles.
(b) Up to 1 000 kg.
(c) 1 001 to 3 000 kg.
(d) Including tractors.

FRANCE

(a) Up to 29 seats.
(b) Over 29 seats.
(c) 3 000 - 4 599 kg.
(d) 4 600 - 6 599 kg.
(e) 6 600 - 8 999 kg.
(f) 9 000 kg and over.
(g) Up to 8 999 kg.
(h) Up to 4 599 kg.
(i) 4 600 - 8 999 kg.

IRELAND

(a) Position at 10 August (1970: 30.9).

LUXEMBOURG

(a) Excluding taxis.

NETHERLANDS

(a) Position at 1 August.

NORWAY

(a) Up to 29 seats.
(b) Over 29 seats.
(c) Up to 2 tons.
(d) 2.1 - 5.0 tons.

PORTUGAL

(a) Including vehicles used for both goods and passengers: 1969: 58 132; 1970: 67 476.
(b) Continent only.
(c) Up to 2 500 kg.
(d) 2 501 - 3 500 kg.
(e) 3 501 - 5 000 kg.
(f) 5 001 - 7 500 kg.
(g) 7 501 - 10 000 kg.

SPAIN

(a) Up to 999 kg.
(b) 1 000 - 2 999 kg.

SWEDEN

(a) Including special vehicles.
(b) Tractors of semi-trailers are included in the appropriate capacity groups (items 15-20 and 27-33).
(c) Up to 30 seats.
(d) Over 30 seats.

SWITZERLAND

(a) Position at 30 September.
(b) Including vehicles used for both goods and passengers: 1963: 47 800; 1969: 136 856; 1970: 143 890.
(c) 5 001 - 6 499 kg.
(d) 6 500 kg and over.
(e) Semi-trailers and trailers are included under a single item.

UNITED KINGDOM

(a) Third quarter.
(b) Three-wheeled vehicles of less than 400 kg unladen weight, previously classified under private care, are shown under motor-cycles as from 1968.
(c) Excluding vehicles exempt from licensing duty.
(d) In order to estimate the distribution of vehicles by load capacity, vehicle census figures by unladen weight were related to a sample of gross weights and payload, given by vehicle manufacturers.
(e) Goods road motor vehicles only.

YUGOSLAVIA

(a) Semi-trailers and trailers are included under a single item.

NOTES DU TABLEAU 13

UTRICHE

a) Les semi-remorques et remorques sont groupés sous une seule rubrique. Non compris les véhicules dont la charge utile n'est pas indiqué.

ELGIQUE

a) Rubriques 4-7: Situation au 1er août.
b) Jusqu'à 40 places assises.

HYPRE

a) Non compris les véhicules dont le permis de circulation n'a pas été renouvelé.

ANEMARK

a) Les semi-remorques et remorques sont groupés sous une seule rubrique.

SPAGNE

a) Jusqu'à 999 kg.
b) 1 000 - 2 999 kg.

INLANDE

a) Y compris des véhicules spéciaux.
b) Jusqu'à 1 000 kg.
c) 1 001 - 3 000 kg.
d) Y compris les tracteurs.

RANCE

a) Jusqu'à 29 places assises.
b) Plus de 29 places assises.
c) 3 000 - 4 599 kg.
d) 4 600 - 6 599 kg.
e) 6 600 - 8 999 kg.
f) 9 000 kg et plus.
g) Jusqu'à 8 999 kg.
h) Jusqu'à 4 599 kg.
i) 4 600 - 8 999 kg.

RLANDE

a) Situation au 10 août (1970: 30.9).

UXEMBOURG

a) Non compris les taxis.

ORVÈGE

a) Jusqu'à 29 places assises.
b) Plus de 29 places assises.
c) Jusqu'à 2 tonnes.
d) 2,1 - 5,0 tonnes.

AYS-BAS

a) Situation au 1er août.

PORTUGAL

(a) Y compris les véhicules utilisés pour les marchandises et pour les passagers: 1969: 58 132; 1970: 67 476.
(b) Continent seulement.
(c) Jusqu'à 2 500 kg.
(d) 2 501 - 3 500 kg.
(e) 3 501 - 5 000 kg.
(f) 5 001 - 7 500 kg.
(g) 7 501 - 10 000 kg.

RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE

(a) Situation au 1er juillet.
(b) Y compris les véhicules utilisés pour les marchandises et pour les passagers: 1969: 916 103; 1970: 1 036 561.
(c) Y compris les bennes à ordure et quelques autres catégories de véhicules spéciaux.
(d) Non compris les remorques à deux roues.

ROYAUME-UNI

(a) 3ème trimestre.
(b) Les véhicules à trois roues d'un poids à vide inférieur à 400 kg qui ont été classés auparavant sous voitures privées, paraissent sous motocycles à partir de 1968.
(c) Non compris les véhicules n'ayant pas besoin d'un permis de circulation.
(d) La répartition des véhicules selon la charge utile résulte d'un rapprochement des chiffres du recensement des véhicules portant sur les poids à vide et un échantillon des chiffres détaillés, fournis par des industriels fabricants et portant sur les poids bruts et les charges.
(e) Véhicules routiers automobiles seulement.

SUÈDE

(a) Y compris les véhicules spéciaux.
(b) L'effectif des tracteurs de semi-remorques sont compris dans les diverses catégories de charge utile (rubriques 15 - 20 et 27 - 33).
(c) Jusqu'à 30 places assises.
(d) Plus de 30 places assises.

SUISSE

(a) Situation au 30 septembre.
(b) Y compris les véhicules utilisés pour les marchandises et pour les passagers: 1963: 47 800; 1969: 136 856; 1970: 143 890.
(c) 5 001 - 6 499 kg.
(d) 6 500 kg et plus.
(e) Les semi-remorques et remorques sont groupés sous une seule rubrique.

YOUGOSLAVIE

(a) Les semi-remorques et remorques sont groupés sous une seule rubrique.

ПРИМЕЧАНИЯ К ТАБЛИЦЕ 13

АВСТРИЯ

(a) Полуприцепы и прицепы включаются в одну статью. Исключая транспортные средства, грузоподъемность которых не указана.

БЕЛЬГИЯ

(a) Статьи 4-7: по состоянию на 1 августа.
(b) С числом сидячих мест до 40.

ДАНИЯ

(a) Полуприцепы и прицепы включаются в одну статью.

ИРЛАНДИЯ

(a) По состоянию на 10 августа (1970: 30.9).

ИСПАНИЯ

(a) До 999 кг.
(b) 1 000 - 2 999 кг.

КИПР

(a) Исключая транспортные средства, удостоверения на право управления которыми не были возобновлены.

ЛЮКСЕМБУРГ

(a) Исключая такси.

НИДЕРЛАНДЫ

(a) По состоянию на 1 августа.

НОРВЕГИЯ

(a) С числом сидячих мест до 29.
(b) С числом сидячих мест свыше 29.
(c) До 2 тонн.
(d) 2,1 - 5,0 тонн.

ПОРТУГАЛИЯ

(a) Включая транспортные средства, используемые для перевозок грузов и пассажиров: 1969: 58 132; 1970: 67 476.
(b) Только континент.
(c) До 2 500 кг.
(d) 2 501 - 3 500 кг.
(e) 3 501 - 5 000 кг.
(f) 5 001 - 7 500 кг.
(g) 7 501 - 10 000 кг.

СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО

(a) Третий квартал.
(b) Трехколесные транспортные средства, вес которых порожняком не превышает 400 кг, и классифицированные до этого как легковые автомобили, показываются как мотоциклы с 1968 года.
(c) Исключаются транспортные средства, освобожденные от лицензионных сборов.

СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО (продолж.)

(d) Для того чтобы определить распределение транспортных средств по грузоподъемности, данные переписи транспортных средств по весу порожняком были отнесены к показателям веса брутто и полезной грузоподъемности, данными производителями транспортных средств.
(e) Только дорожно-автотранспортные средства.

ФЕДЕРАТИВНАЯ РЕСПУБЛИКА ГЕРМАНИИ

(a) По состоянию на 1 июля.
(b) Включая транспортные средства, используемые для перевозки грузов и пассажиров; в 1969 году они составили 916 103 и в 1970 году - 1 036 561.
(c) Включая машины для мусора и некоторые специальные транспортные средства.
(d) Исключая двухколесные прицепы.

ФИНЛЯНДИЯ

(a) Включая специальные транспортные средства.
(b) До 1 000 кг.
(c) 1 001 - 3 000 кг.
(d) Включая тягачи.

ФРАНЦИЯ

(a) С числом сидячих мест до 29.
(b) С числом сидячих мест свыше 29.
(c) 3 000 - 4 599 кг.
(d) 4 600 - 6 599 кг.
(e) 6 600 - 8 999 кг.
(f) 9 000 кг и более.
(g) До 8 999 кг.
(h) До 4 599 кг.
(i) 4 600 - 8 999 кг.

ШВЕЙЦАРИЯ

(a) По состоянию на 30 сентября.
(b) Включая транспортные средства, используемые для перевозки грузов и пассажиров; 1963: 47 800; 1969: 136 856; 1970: 143 890.
(c) 5 001 - 6 499 кг.
(b) 6 500 кг и более.
(e) Полуприцепы и прицепы включаются в одну статью.

ШВЕЦИЯ

(a) Включая специальные транспортные средства.
(b) Общее число тягачей полуприцепов включены в различные категории грузоподъемности (статьи 15-20 и 27-33).
(c) С числом сидячих мест до 30.
(d) С числом сидячих мест свыше 30.

ЮГОСЛАВИЯ

(a) Полуприцепы и прицепы включаются в одну статью.

Roads — Routes — Дороги

13. Mobile equipment at end of year[1] — 13. Equipement mobile à la fin de l'année[1] — 13. Подвижной состав к концу года[1]

1	Road vehicles — Total	Cycles with auxiliary engine			Number	Véhicules routiers Ensemble	Cycles à moteur auxiliaire			Nombre	Дорожные транспортные средства Всего	Велосипеды с подвесным двигателем			Число
2		Motor-cycles					Motocycles					Мотоциклы			
3		of which: with an engine exceeding 125 cm³					dont: motocycles dont le moteur dépasse 125 cm³					в том числе: с рабочим объемом двигателя более 125 см³			
4		Private cars, including taxis					Voitures privées, y compris les taxis					Легковые автомобили, включая такси			
5		Motor coaches and buses					Autocars et autobus					Автобусы городские и дальнего следования			
6		Goods road motor vehicles					Véhicules routiers automobiles pour le transport de marchandises					Дорожные автотранспортные средства для грузовых перевозок			
7		Tractors					Tracteurs					Тягачи			
8		Semi-trailers					Semi-remorques					Полуприцепы			
9		Trailers					Remorques					Прицепы			
10	Motor coaches and buses by capacity	Up to 32 seats				Autocars et autobus selon la capacité	Jusqu'à 32 places assises				Автобусы городские и дальнего следования по подъемности	С числом сидячих мест до 32			
11		Over 32 seats					Plus de 32 places assises					С числом сидячих мест свыше 32			
12		Seating capacity — Total			1 000 seats		Places assises — Total			1000 pl. assises		Число сидячих мест — Всего			1000 сидячих мест
13		of which: in motor coaches and buses of	Up to 32 seats				dont: dans les autocars et autobus	Jusqu'à 32 places				в том числе: в автобусах с числом сидячих мест	До 32		
14			Over 32 seats					Plus de 32 places					Свыше 32		
15	Total goods road vehicles by load capacity	Goods road motor vehicles	Up to 1 499 kg			Ensemble des véhicules routiers pour le transport de marchandises selon la charge utile	Véhicules routiers automobiles p. le transport de marchandises	Jusqu'à 1 499 kg			Все дорожные транспортные средства для грузовых перевозок по грузоподъемности	Дорожные автотранспортные грузовых перевозок	До 1 499 кг			
16			1 500–2 999 kg					1 500–2 999 kg					1 500–2 999 кг		
17			3 000–4 999 kg					3 000–4 999 kg					3 000–4 999 кг		
18			5 000–6 999 kg					5 000–6 999 kg					5 000–6 999 кг		
19			7 000–9 999 kg					7 000–9 999 kg					7 000–9 999 кг		
20			10 000 kg and over					10 000 kg et plus					10 000 кг и более		
21		Semi-trailers	Up to 9 999 kg				Semi-remorques	Jusqu'à 9 999 kg				Полуприцепы	До 9 999 кг		
22			10 000 kg and over					10 000 kg et plus					10 000 кг и более		
23		Trailers	Up to 4 999 kg				Remorques	Jusqu'à 4 999 kg				Прицепы	До 4 999 кг		
24			5 000–9 999 kg					5 000–9 999 kg					5 000–9 999 кг		
25			10 000 kg and over					10 000 kg et plus					10 000 кг и более		
26	Total carrying capacity of goods road motor vehicles, semi-trailers and trailers — 1 000 t					Charge utile totale des véhicules routiers automobiles pour le transport de marchandises, semi-remorques et remorques — 1 000 t					(Общая грузоподъемность дорожных автотранспортных средств для грузовых перевозок, полуприцепов и прицепов — 1 000 т				
27	Goods road vehicles operated for hire or reward by load capacity	Goods road motor vehicles	Total			Véhicules routiers pour le transport de marchandises effectuant des transports pour le compte d'autrui selon la charge utile	Véhicules routiers automobiles p. le transport de marchandises	Total			Дорожные транспортные средства для грузовых перевозок, производящие перевозки за счет третьих лиц, по грузоподъемности	дорожные автотранспортные грузовых перевозок	Всего			
28			Up to 1 499 kg					Jusqu'à 1 499 kg					До 1 499 кг		
29			1 500–2 999 kg					1 500–2 999 kg					1 500–2 999 кг		
30			3 000–4 999 kg					3 000–4 999 kg					3 000–4 999 кг		
31			5 000–6 999 kg					5 000–6 999 kg					5 000–6 999 кг		
32			7 000–9 999 kg					7 000–9 999 kg					7 000–9 999 кг		
33			10 000 kg and over					10 000 kg et plus					10 000 кг и более		
34		Semi-trailers	Total				Semi-remorques	Total				Полуприцепы	Всего		
35			Up to 9 999 kg					Jusqu'à 9 999 kg					До 9 999 кг		
36			10 000 kg and over					10 000 kg et plus					10 000 кг и более		
37		Trailers	Total				Remorques	Total				Прицепы	Всего		
38			Up to 4 999 kg					Jusqu'à 4 999 kg					До 4 999 кг		
39			5 000–9 999 kg					5 000–9 999 kg					5 000–9 999 кг		
40			10 000 kg and over					10 000 kg et plus					10 000 кг и более		
41	Carrying capacity of goods road motor vehicles, semi-trailers and trailers, operated for hire or reward — 1 000 t					Charge utile des véhicules automobiles pr le transport de marchandises, semi-remorques et remorq., effectuant des transp. pr le compte d'autrui — 1 000 t					(Общая грузоподъемность дорожных автотранспортных средств для грузовых перевозок, полуприцепов и прицепов, производящих перевозки за счет третьих лиц — 1 000 т				
42	Number of private cars, including taxis per 1 000 inhabitants					Nombre de voitures privées, y compris les taxis, par 1 000 habitants					Число легковых автомобилей, включая такси, на 1 000 чел. населения				

(1) In general, totals include vehicles of unstated capacity. Where carrying capacity groups differ by 1 kg only from those indicated, this is not stated separately.

(1) En général, les totaux comprennent les véhicules dont la charge utile n'est pas indiquée. Lorsque les limites des catégories de charge utile diffèrent de seulement 1 kg des marges adoptées, on ne l'a pas signalé.

(1) В основном, итоги включают транспортные средства грузоподъемность которых не указана. Когда группы грузоподъемности отличаются только на 1 кг от указанных, это не показывается отдельно.

Roads

Routes

Дороги

14. New vehicles registered during year [1]

14. Nouveaux véhicules immatriculés pendant l'année [1]

14. Новые транспортные средства, зарегистрированные в течение года [1]

1	Motor-cycles			Number	Motocycles			Nombre	Мотоциклы							Число	
2	Private cars, including taxis				Voitures privées, y compris les taxis				Легковые автомобили, включая такси								
3	Motor coaches and buses by capacity	Total			Autocars et autobus selon la capacité	Total			Автобусы городские и дальнего следования по подъемности	Всего							
4		Up to 32 seats				Jusqu'à 32 places assises				С числом сидячих мест до 32							
5		Over 32 seats				Plus de 32 places assises				С числом сидячих мест свыше 32							
6		Seating cpcty. Total		1 000 seats		Places assises — Total		1 000 pl. assises		Число сидячих мест — Всего						1 000 сидячих мест	
7		of which: in mt. coaches and buses	Up to 32 sts.			dont: dans les autocars et autobus	Jusqu'à 32 pl.			в том числе: в автобусах с числом сидячих мест	До 32						
8			Over 32 seats				Plus de 32 pl.				Свыше 32						
9	Goods road motor vehicles by load capacity	Total			Véhicules routiers automobiles pour le transport de marchandises selon la charge utile	Total			Дорожные автотранспортные средства для грузовых перевозок по грузоподъемности	Всего							
10		Up to 1 499 kg				Jusqu'à 1 499 kg				До 1499 кг							
11		1 500–2 999 kg				1 500–2 999 kg				1500–2999 кг							
12		3 000–4 999 kg				3 000–4 999 kg				3000–4999 кг							
13		5 000–6 999 kg				5 000–6 999 kg				5000–6999 кг							
14		7 000–9 999 kg				7 000–9 999 kg				7000–9999 кг							
15		10 000 kg and over				10 000 kg et plus				10000 кг и более							
16	Semi-trailers by load capacity	Total			Semi-remorques selon la charge utile	Total			Полуприцепы по грузоподъемности	Всего							
17		Up to 9 999 kg				Jusqu'à 9 999 kg				До 9999 кг							
18		10 000 kg and over				10 000 kg et plus				10000 кг и более							
19	Trailers by load capacity	Total			Remorques selon la charge utile	Total			Прицепы по грузоподъемности	Всего							
20		Up to 4 999 kg				Jusqu'à 4 999 kg				До 4999 кг							
21		5 000–9 999 kg				5 000–9 999 kg				5000–9999 кг							
22		10 000 kg and over				10 000 kg et plus				10000 кг и более							
23	Total carrying capacity of goods road motor vehicles, semi-trailers and trailers — 1 000 t				Charge utile totale des véhicules routiers automobiles pour le transport de marchandises, semi-remorques et remorques — 1 000 t				Общая грузоподъемность дорожных автотранспортных средств для грузовых перевозок, полуприцепов и прицепов — 1000 т								

(1) Totals may include vehicles of unstated capacity. Where carrying capacity groups differ by 1 kg only from those indicated, this is not stated separately.

(1) Les totaux peuvent comprendre les véhicules dont la charge utile n'est pas indiquée. Lorsque les limites des catégories de charge utile diffèrent de seulement 1 kg des marges adoptées, on ne l'a pas signalé.

(1) Итоги могут включать транспортные средства грузоподъемность которых не указана. Когда группы грузоподъемности отличаются только на 1 кг от указанных, это не показывается отдельно.

S TO TABLE 14

Semi-trailers and trailers are included under a single item.
Including vehicles used for both goods and passengers (Federal Republic of Germany: In 1969 such vehicles numbered 154 129 and in 1970, 175 732; Switzerland: In 1963 such vehicles numbered 11 930 and in 1969, 11 219).
Up to 1 000 kg.
1 001 - 3 000 kg.
Including cycles with auxiliary engine.
Up to 29 seats.
30 seats and over.
3 000 - 4 599 kg.
4 600 - 6 599 kg.
6 600 - 8 999 kg.
9 000 kg and over.
Up to 8 999 kg.
Up to 4 599 kg.
4 600 - 8 999 kg.
Up to 35 seats.
36 seats and over.
Including tractors.
5 001 - 6 499 kg.
6 500 kg and over.
Items 4-23: Excluding vehicles exempt from licensing duty.

Three-wheeled vehicles of less than 400 kg unladen weight, previously classified under private cars, are shown under motor-cycles as from 1968.
In order to assess a distribution of vehicles by load capacity, vehicle census figures by unladen weight were related to a sample of detail of gross weights and payload, given by vehicle manufacturers.

Goods road motor vehicles only.

NOTES DU TABLEAU 14

(a) Les semi-remorques et remorques sont compris sous une seule rubrique.
(b) Y compris les véhicules utilisés pour les marchandises et pour les passagers (République fédérale d'Allemagne: En 1969 leur nombre était de 154 129 et en 1970 de 175 732; Suisse: En 1963 leur nombre était de 11 930 et en 1969 de 11 219).
(c) Jusqu'à 1 000 kg.
(d) 1 001 - 3 000 kg.
(e) Y compris les cycles à moteur auxiliaire.
(f) Jusqu'à 29 places assises.
(g) 30 places assises et plus.
(h) 3 000 - 4 599 kg.
(i) 4 600 - 6 599 kg.
(j) 6 600 - 8 999 kg.
(k) 9 000 kg et plus.
(l) Jusqu'à 8 999 kg.
(m) Jusqu'à 4 599 kg.
(n) 4 600 - 8 999 kg.
(o) Jusqu'à 35 places assises.
(p) 36 places assises et plus.
(q) Y compris les tracteurs.
(r) 5 001 - 6 499 kg.
(s) 6 500 kg et plus.
(t) Rubriques 4-23: Non compris les véhicules n'ayant pas besoin d'un permis de circulation.
(u) Les véhicules à trois roues d'un poids à vide inférieur à 400 kg, qui ont été classés auparavant sous voitures privées, paraissent sous motocycles à partir de 1968.
(v) La répartition de véhicules selon la charge utile résulte d'un rapprochement des chiffres du recensement des véhicules portant sur les poids à vide et un échantillon des chiffres détaillés, fournis par des industriels fabricants et portant sur les poids bruts et les charges.
(w) Véhicules routiers automobiles seulement.

ПРИМЕЧАНИЯ К ТАБЛИЦЕ 14

(a) Полуприцепы и прицепы включаются в одну статью.
(b) Включая транспортные средства, используемые для перевозки грузов и пассажиров (Федеративная Республика Германии: эти транспортные средства составили 154 129 в 1969 году и 175 732 в 1970 году; Швейцария: эти транспортные средства составили 11 930 в 1963 году и 11 219 в 1970 году).
(c) До 1 000 кг.
(d) 1 001 - 3 000 кг.
(e) Включая велосипеды с подвесным двигателем.
(f) С числом сидячих мест до 29.
(g) С числом сидячих мест свыше 29.
(h) 3 000 - 4 599 кг.
(i) 4 600 - 6 599 кг.
(j) 6 600 - 8 999 кг.
(k) 9 000 кг и более.
(l) До 8 999 кг.
(m) До 4 599 кг.
(n) 4 600 - 8 999 кг.
(o) С числом сидячих мест до 35.
(p) С числом сидячих мест свыше 35.
(q) Включая тягачи.
(r) 5 001 - 6 499 кг.
(s) 6 500 кг и более.
(t) Статьи 4-23: Исключая транспортные средства, освобожденные от лицензионных сборов.
(u) Трехколесные транспортные средства, вес которых порожняком не привышает 400 кг и классифицированные до этого как легковые автомобили, показываются как мотоциклы, начиная с 1968 года.
(v) Для того, чтобы определить, распределение транспортных средств по грузоподъемности, данные переписи транспортных средств по весу порожняком были отнесены к показателям веса брутто и полезной грузоподъемности данными производителями транспортных средств.
(w) Только дорожно-автотранспортные средства.

TABLE 14 TABLEAU 14 ТАБЛИЦА 14

	AUSTRIA — AUTRICHE — АВСТРИЯ					
	1963		1969		1970	
1	3 134		1 019		1 156	
2	89 545		100 652		127 392	
3	360		413		428	
4	57		81		83	
5	303		332		345	
6	12.1		14.0		14.2	
7	1.5		2.0		2.2	
8	10.6		12.0		12.1	
	Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t-1 000 T	Number Nombre Число	Capacity Capacite Грузоподъемность 1 000 t-1 000 T	Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t-1 000 T
9	9 429	...	10 925	...	14 748	38.9
10	6 011	...	6 958	...	9 518	7.1
11			1 132	...	1 298	2.9
12	746	...	638	...	946	3.8
13	959	...	549	...	733	4.4
14	1 698	...	1 442	...	1 793	15.2
15	15	...	206	...	460	5.5
16						
17	(a)	...	(a)	...	(a)	(a)
18						
19	3 709 r(a)	...	3 482 r(a)	...	3 525 (a)	22.9 (a)
20	2 451 (a)	...	1 693 (a)	...	1 532 (a)	3.8 (a)
21	751 (a)	...	1 232 (a)	...	1 087 (a)	8.2 (a)
22	507 (a)	...	557 (a)	...	906 (a)	10.9 (a)
23	46.4		48.0		62.0	

	BELGIUM — BELGIQUE — БЕЛЬГИЯ					
	1963		1969		1970	
	...		...		...	
	...		311 097		300 842	
	...		1 402		1 698	
	...		...		...	
	...		...		...	
	...		...		...	
	...		...		...	
	...		...		...	
	Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t-1 000 T	Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t-1 000 T	Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t-1 000 T
	...	...	24 884	...	24 527	...
	...	...	...	...	...	...
	...	...	...	...	...	...
	...	...	...	...	...	...
	...	...	...	...	...	...
	...	...	...	...	...	...
	...	...	...	...	...	...
	...	...	...	...	...	...
	...	...	...	...	...	...
	...	...	...	...	...	...
	...	...	...	...	...	...
	...	...	...	...	...	...
	...		...		...	

	CZECHOSLOVAKIA — TCHECOSLOVAQUIE — ЧЕХОСЛОВАКИЯ					
	1963		1969		1970	
1	...		2 383		8 228	
2	...		95 227		114 827	
3	...		1 585		1 646	
4	...		...		...	
5	...		...		...	
6	...		...		...	
7	...		...		...	
8	...		...		...	
	Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t-1 000 T	Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t-1 000 T	Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t-1 000 T
9	...	...	11 899	...	...	...
10	...	...	...	...	...	...
11	...	...	...	...	...	...
12	...	...	...	...	...	...
13	...	...	...	...	...	...
14	...	...	...	...	...	...
15	...	...	...	...	...	...
16	...	...	...	...	...	...
17	...	...	...	...	...	...
18	...	...	...	...	...	...
19	...	...	...	...	...	...
20	...	...	...	...	...	...
21	...	...	...	...	...	...
22	...	...	...	...	...	...
23	...		...		...	

	DENMARK — DANEMARK — ДАНИЯ					
	1963		1969		1970	
	4 170		1 943		2 085	
	74 218		116 814		108 634	
	348		428		477	
	...		...		...	
	...		...		...	
	...		...		...	
	...		...		...	
	...		...		...	
	Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t-1 000 T	Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t-1 000 T	Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t-1 000 T
	26 119	...	35 369	...	33 999	...
	...	...	...	...	...	...
	...	...	...	...	...	...
	...	...	...	...	...	...
	...	...	...	...	...	...
	...	...	...	...	...	...
	...	...	...	...	...	...
	...	...			...	...
	...	...	(a)	...	...	...
	...	...			...	...
	...	...	4 454 (a)	...	...	...
	...	...	...	...	...	...
	...	...	...	...	...	...
	...	...	...	...	...	...
	...		...		...	

For notes see page 69. Voir notes à la page 69. См. примечания на стр. 69.

TABLE 14

TABLEAU 14

ТАБЛИЦА 14

FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY † — RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE † — ФЕДЕРАТИВНАЯ РЕСПУБЛИКА ГЕРМАНИИ †

	1963		1969		1970	
1	13 613		5 447		8 892	
2	1 248 190(b)		1 841 048(b)		2 107 123(b)	
3	4 003		5 210		5 217	
4	663		1 017		982	
5	3 350		4 193		4 235	
6	174		225		222	
7	15		20		19	
8	159		205		203	
	Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t-1 000 T	Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t-1 000 T	Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t-1 000 T
9	113 533	...	129 205	...	140 037	459.1
10	75 272	...	62 058	...	64 095	58.3
11			28 977	...	32 818	70.2
12	10 813	...	18 21.	...	19 752	75.5
13	13 631	...	5 434	...	6 672	48.6
14	12 537	...	11 278	...	13 897	111.9
15	1 280	...	6 24.	...	8 803	102.1
16	3 582	...	4 490	...	5 511	116.9
17	735	...	629	...	705*	4.0
18	2 853	...	3 865	...	4 806*	112.9
19	19 106	...	13 822	...	15 094	127.1
20	6 576	...	5 481	...	5 503	9.0
21	5 836	...	2 443	...	2 797	19.1
22	6 694	...	5 898	...	6 794	99.1
23	515		577		714	

FINLAND — FINLANDE — ФИНЛЯНДИЯ

	1963		1969		1970	
1	3 097		3 241		4 211	
2	52 225		84 542		92 104	
3	681		629		726	
4	...		84		115	
5	...		545		611	
6	...		26		30	
7	...		2		3	
8	...		24		27	
	Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t-1 000 T	Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t-1 000 T	Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t-1 000 T
9	9 999	...	15 365F	...	21 882	43.4
10	...	...	9 641(c)	...	13 974(c)	9.2(c)
11	...	...	1 746(d)	...	3 811(d)	4.8(d)
12	...	...	780	...	789	3.2
13	...	...	1 460	...	1 283	7.7
14	...	...	1 314	...	1 501	12.9
15	...	...	424	...	524	5.6
16	...	...	...	...	...	...
17	...	...	...	...	...	...
18	...	...	...	...	...	...
19	...	...	...	...	...	...
20	...	...	...	...	...	...
21	...	...	...	...	...	...
22	...	...	...	...	...	...
23	...		...		...	

FRANCE — FRANCE — ФРАНЦИЯ

	1963		1969		1970	
1	17 241		21 685		...	
2	1 052 214		1 375 278		1 296 241	
3	2 872		5 617		5 924	
4	1 000(f)		3 088(f)		3 522(f)	
5	1 900(g)		2 529(g)		2 402(g)	
6	100		148		148	
7	22(f)		51(f)		56(f)	
8	79(g)		97(g)		91(g)	
	Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t-1 000 T	Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t-1 000 T	Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t-1 000 T
9	131 820	...	207 877	...	192 389	349.8
10	109 700	...	149 236	...	143 458	88.5
11			20 868	...	17 524	33.6
12	2 822(h)	...	10 224(h)	...	9 825(h)	31.5(h)
13	6 764(i)	...	7 279(i)	...	6 926(i)	37.7(i)
14	3 192(j)	...	5 044(j)	...	4 707(j)	36.9(j)
15	9 342(k)	...	12 213(k)	...	10 749(k)	121.6(k)
16	4 128	...	10 869	...	10 667	209.5
17	819(l)	...	1 168(l)	...	819(l)	4.6(l)
18	3 309(k)	...	9 701(k)	...	9 848(k)	204.9(k)
19	17 797	...	44 194	...	60 300	38.9
20	16 768(m)	...	42 402(m)	...	58 472(m)	19.8(m)
21	494(n)	...	917(n)	...	639(n)	4.2(n)
22	535(k)	...	775(k)	...	1 189(k)	14.9(k)
23	347		604		598	

IRELAND — IRLANDE — ИРЛАНДИЯ

	1963		1969		1970	
1	9 667(e)		9 344(e)		9 464(e)	
2	37 231		50 953		53 369	
3	13		134		147	
4	...		...		-	
5	...		...		147	
6	...		...		...	
7	...		...		...	
8	...		...		...	
	Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t-1 000 T	Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t-1 000 T	Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t-1 000 T
9	6 891	...	...	...	8 872	...
10	...	...	...	...	...	...
11	...	...	...	...	...	...
12	...	...	...	...	...	...
13	...	...	...	...	...	...
14	...	...	...	...	...	...
15	...	...	...	...	...	...
16	...	...	...	...	...	...
17	...	...	...	...	...	...
18	...	...	...	...	...	...
19	...	...	...	...	...	...
20	...	...	...	...	...	...
21	...	...	...	...	...	...
22	...	...	...	...	...	...
23	...		...		...	

For notes see page 69.

Voir notes à la page 69.

См. примечания на стр. 69.

TABLE 14 TABLEAU 14 ТАБЛИЦА 14

	NETHERLANDS — PAYS-BAS — НИДЕРЛАНДЫ					
	1963		1969		1970	
1	6 932		3 955		3 926	
2	155 143		349 563		432 231	
3	549		475		544	
4	75		...		...	
5	474		...		...	
6	...		...		...	
7	...		...		...	
8	...		...		...	
	Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t-1 000 T	Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t-1 000 T	Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t-1 000 T
9	24 464	...	38 495	...	43 776	...
10	...	...	29 496	...	33 140	...
11	...	...	1 232	...	1 341	...
12	...	...				...
13	...	...	7 767	...	9 295	...
14	...	...				...
15	...	...				...
16	...	...	...	...	...	...
17	...	...	...	...	...	...
18	...	...	...	...	...	...
19	...	...	...	...	...	...
20	...	...	...	...	...	...
21	...	...	...	...	...	...
22	...	...	...	...	...	...
23	...		...		...	

	NORWAY — NORVÈGE — НОРВЕГИЯ					
	1963		1969		1970	
1	...		4 203		3 821	
2	...		101 848		72 492	
3	481		616		564	
4	...		126(f)		90(f)	
5	...		490(g)		474(g)	
6	...		24		22	
7	...		3(f)		2(f)	
8	...		21(g)		20(g)	
	Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t-1 000 T	Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t-1 000 T	Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t-1 000 T
9	9 752	...	15 945	...	16 094	38.2
10	...	...	11 082	...	10 995	7.7
11	...	...	1 212	...	1 295	2.7
12	...	...	733	...	758	3.0
13	...	...	1 738	...	1 478	9.0
14	...	...	813	...	920	7.6
15	...	...	367	...	648	8.1
16	...	...	305	...	314	2.8
17	...	...	305	...	...	...
18	...	...	-	-	...	...
19	...	...	8 147	...	10 938	17.9
20	...	...	...	...	...	...
21	...	...	...	...	...	...
22	...	...	...	...	...	...
23	...		51		59	

	POLAND — POLOGNE — ПОЛЬША					
1	142 952		119 357		128 309	
2	26 209		58 547		62 263	
3	3 046		5 417		5 491	
4	...		...		...	
5	...		...		...	
6	...		...		...	
7	...		...		...	
8	...		...		...	
	Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t-1 000 T	Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t-1 000 T	Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t-1 000 T
9	19 736(q)	...	33 108	...	34 506	...
10	...	...	...	...	...	...
11	...	...	...	...	...	...
12	...	...	...	...	...	...
13	...	...	...	...	...	...
14	...	...	...	...	...	...
15	...	...	...	...	...	...
16	(a)	...	2 158	...	2 589	...
17			...	...	...	...
18			...	...	...	...
19	13 024(a)	...	45 357	...	49 337	...
20	...	...	...	...	...	...
21	...	...	...	...	...	...
22	...	...	...	...	...	...
23	...		...		...	

	SPAIN — ESPAGNE — ИСПАНИЯ					
	114 249		21 065		14 386	
	91 195		377 767		399 171	
	2 044		2 382		2 524	
	...		952		901(o)	
	...		1 430		1 623(p)	
	...		...		...	
	...		...		...	
	...		...		...	
	Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t-1 000 T	Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t-1 000 T	Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t-1 000 T
	42 321	...	77 359	...	75 471	...
	...	...	36 701	...	35 357(f)	...
	...	...	22 002	...	21 203(g)	...
	...	...	4 127	...	3 704	...
	...	...	3 089	...	2 883	...
	...	...	3 848	...	3 851	...
	...	...	7 592	...	8 473	...
	(a)	...	917	...	1 496	...
			29	...	50	...
			888	...	1 446	...
	681(a)	...	479	...	484	...
	...	...	319	...	268	...
	...	...	80	...	51	...
	...	...	80	...	165	...
	...		...		...	

For notes see page 69. Voir notes à la page 69. См. примечания на стр. 69.

TABLE 14

TABLEAU 14

ТАБЛИЦА 14

Roads

14. New vehicles registered during year [1]

Routes

14. Nouveaux véhicules immatriculés pendant l'année [1]

Дороги

14. Новые транспортные средства, зарегистрированные в течение года [1]

	SWEDEN	SUÈDE	ШВЕЦИЯ	SWITZERLAND	SUISSE	ШВЕЙЦАРИЯ
	1963	1969	1970	1963	1969	1970
1	2 268	4 365	6 445	7 159	7 418	...
2	228 734	231 593	212 234	127 791[r](b)	192 358[r](b)	210 626[(b)]
3	986	2 345	2 816	244	383	341
4	...	...	...	...	224	152
5	...	...	...	...	159	189
6	...	...	...	7.3	11.1	11.9
7	...	...	...	...	3.9	3.4
8	...	...	...	...	7.1	8.6
	Number Nombre Число / Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t-1 000 T	Number Nombre Число / Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t-1 000 T	Number Nombre Число / Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t-1 000 T	Number Nombre Число / Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t-1 000 T	Number Nombre Число / Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t-1 000 T	Number Nombre Число / Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t-1 000 T
9	14 570[(o)] ...	15 719[(o)] ...	16 120 79.2	10 851[r] ...	11 219[r] ...	13 655 34.2
10	... ...	... ...	6 148 5.3	7 322 ...	7 319 ...	8 753 9.3
11	... ...	... ...	2 052 4.5		1 528 ...	1 891 3.3
12	... ...	... ...	1 514 6.0	533 ...	338 ...	347 1.4
13	... ...	... ...	1 282 7.8	547[(r)] ...	462 ...	635 3.9
14	... ...	... ...	2 105 17.7	2 449[(s)] ...	1 570 ...	2 023 16.3
15	... ...	... ...	3 021 38.0		2 ...	6 0.1
16	... ...	... ...	557 11.6	124 ...	... ...	... ...
17	... ...	... ...	31 0.2	... ...	... ...	... ...
18	... ...	... ...	526 11.4	... ...	... ...	... ...
19	... ...	... ...	7 438 31.5	1 639 ...	... ...	... ...
20	... ...	... ...	5 676 4.4	... ...	... ...	... ...
21	... ...	... ...	455 3.3	... ...	... ...	... ...
22	... ...	... ...	1 307 23.8	... ...	... ...	... ...
23	...	...	123	40.4	...	...

	Motor-cycles	Motocycles	Мотоциклы	Number Nombre Число
1	Motor-cycles	Motocycles	Мотоциклы	Число
2	Private cars, including taxis	Voitures privées, y compris les taxis	Легковые автомобили, включая такси	
3	Motor coaches and buses by capacity — Total	Autocars et autobus selon la capacité — Total	Автобусы городские и дальнего следования по подъемности — Всего	
4	Up to 32 seats	Jusqu'à 32 places assises	С числом сидячих мест до 32	
5	Over 32 seats	Plus de 32 places assises	С числом сидячих мест свыше 32	
6	Seating cpcty. Total	Places assises — Total	Число сидячих мест — Всего	1 000 seats / 1 000 pl. assises / 1000 сидячих мест
7	of which: in mt. coaches and buses — Up to 32 sts.	dont: dans les autocars et autobus — Jusqu'à 32 pl.	в том числе: в автобусах с числом сидячих мест — До 32	
8	Over 32 seats	Plus de 32 pl.	Свыше 32	
9	Goods road motor vehicles by load capacity — Total	Véhicules routiers automobiles pour le transport de marchandises selon la charge utile — Total	Дорожные автотранспортные средства для грузовых перевозок по грузоподъемности — Всего	
10	Up to 1 499 kg	Jusqu'à 1 499 kg	До 1 499 кг	
11	1 500–2 999 kg	1 500–2 999 kg	1 500–2 999 кг	
12	3 000–4 999 kg	3 000–4 999 kg	3 000–4 999 кг	
13	5 000–6 999 kg	5 000–6 999 kg	5 000–6 999 кг	
14	7 000–9 999 kg	7 000–9 999 kg	7 000–9 999 кг	
15	10 000 kg and over	10 000 kg et plus	10 000 кг и более	
16	Semi-trailers by load capacity — Total	Semi-remorques selon la charge utile — Total	Полуприцепы по грузоподъемности — Всего	
17	Up to 9 999 kg	Jusqu'à 9 999 kg	До 9 999 кг	
18	10 000 kg and over	10 000 kg et plus	10 000 кг и более	
19	Trailers by load capacity — Total	Remorques selon la charge utile — Total	Прицепы по грузоподъемности — Всего	
20	Up to 4 999 kg	Jusqu'à 4 999 kg	До 4 999 кг	
21	5 000–9 999 kg	5 000–9 999 kg	5 000–9 999 кг	
22	10 000 kg and over	10 000 kg et plus	10 000 кг и более	
23	Total carrying capacity of goods road motor vehicles, semi-trailers and trailers — 1 000 t	Charge utile totale des véhicules routiers automobiles pour le transport de marchandises, semi-remorques et remorques — 1 000 t	Общая грузоподъемность дорожных автотранспортных средств для грузовых перевозок, полуприцепов и прицепов — 1000 т	

	UNITED KINGDOM[(t)]	ROYAUME-UNI[(t)]	СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО[(t)]	NORTHERN IRELAND	IRLANDE DU NORD	СЕВЕРНАЯ ИРЛАНДИЯ
	GREAT BRITAIN	GRANDE-BRETAGNE	ВЕЛИКОБРИТАНИЯ			
1	81 277	85 830[(u)]	118 323[(u)]	...	...	1 204
2	1 009 612	996 151[(u)]	1 106 381[(u)]	...	25 837	29 746
3	5 360	5 134	5 149	...	116	128
4	37[illegible]	992	1 055	...	5	...
5	5 009	4 142	3 963	...	111	...
6	...	242	227	...	5	6
7	...	15	16	...	0	0
8	...	227	211	...	5	6
	Number Nombre Число / Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t-1 000 T	Number Nombre Число / Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t-1 000 T	Number Nombre Число / Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t-1 000 T	Number Nombre Число / Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t-1 000 T	Number Nombre Число / Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t-1 000 T	Number Nombre Число / Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t-1 000 T
9	201 811 ...	250 721 ...	241 860 ...	... ...	5 339[(v)] ...	5 588 ...
10	... ...	157 000[(v)] ...	161 000[(v)] 102[(v)]	... ...	3 000[(v)] ...	4 000[(v)] 1[(v)]
11	... ...	7 000[(v)] ...	6 000[(v)] 15[(v)]	... ...	... ...	
12	... ...	8 000[(v)] ...	7 000[(v)] 28[(v)]	... ...	... ...	600 1[(v)]
13	... ...	16 000[(v)] ...	12 000[(v)] 72[(v)]	... ...	1 000[(v)] ...	
14	... ...	15 000[(v)] ...	14 000[(v)] 118[(v)]	... ...	... ...	
15	... ...	37 000[(v)] ...	37 000[(v)] 578[(v)]	... ...	... ...	1 000[(v)] 3[(v)]
16	... ...	... ...	... ...	... ...	... ...	... ...
17	... ...	... ...	... ...	... ...	... ...	... ...
18	... ...	... ...	... ...	... ...	... ...	... ...
19	... ...	... ...	... ...	... ...	... ...	... ...
20	... ...	... ...	... ...	... ...	... ...	... ...
21	... ...	... ...	... ...	... ...	... ...	... ...
22	... ...	... ...	... ...	... ...	... ...	... ...
23	...	936[(w)]	914[(w)]	...	14[(w)]	19[(w)]

	Motor-cycles	Motocycles	Мотоциклы	Number Nombre Число
1	Motor-cycles	Motocycles	Мотоциклы	Число
2	Private cars, including taxis	Voitures privées, y compris les taxis	Легковые автомобили, включая такси	
3	Motor coaches and buses by capacity — Total	Autocars et autobus selon la capacité — Total	Автобусы городские и дальнего следования по подъемности — Всего	
4		Jusqu'à 32 places assises	С числом сидячих мест до 32	
5	Over 32 seats	Plus de 32 places assises	С числом сидячих мест свыше 32	
6	Seating cpcty. — Total	Places assises — Total	Число сидячих мест — Всего	1 000 seats / 1 000 pl. assises / 1000 сидячих мест
7	of which: In mt. coaches and buses — Up to 32 sts.	dont: dans les autocars et autobus — Jusqu'à 32 pl.	в том числе: в автобусах с числом сидячих мест — До 32	
8	Over 32 seats	Plus de 32 pl.	Свыше 32	
9	Goods road motor vehicles by load capacity — Total	Véhicules routiers automobiles pour le transport de marchandises selon la charge utile — Total	Дорожные автотранспортные средства для грузовых перевозок по грузоподъемности — Всего	
10	Up to 1 499 kg	Jusqu'à 1 499 kg	До 1 499 кг	
11	1 500–2 999 kg	1 500–2 999 kg	1 500–2 999 кг	
12	3 000–4 999 kg	3 000–4 999 kg	3 000–4 999 кг	
13	5 000–6 999 kg	5 000–6 999 kg	5 000–6 999 кг	
14	7 000–9 999 kg	7 000–9 999 kg	7 000–9 999 кг	
15	10 000 kg and over	10 000 kg et plus	10 000 кг и более	
16	Semi-trailers by load capacity — Total	Semi-remorques selon la chargeutile — Total	Полуприцепы по грузоподъемности — Всего	
17	Up to 9 999 kg	Jusqu'à 9 999 kg	До 9 999 кг	
18	10 000 kg and over	10 000 kg et plus	10 000 кг и более	
19	Trailers by load capacity — Total	Remorques selon la charge utile — Total	Прицепы по грузоподъемности — Всего	
20	Up to 4 999 kg	Jusqu'à 4 999 kg	До 4 999 кг	
21	5 000–9 999 kg	5 000–9 999 kg	5 000–9 999 кг	
22	10 000 kg and over	10 000 kg et plus	10 000 кг и более	
23	Total carrying capacity of goods road motor vehicles, semi-trailers and trailers — 1 000 t	Charge utile totale des véhicules routiers automobiles pour le transport de marchandises, semi-remorques et remorques — 1 000 t	Общая грузоподъемность дорожных автотранспортных средств для грузовых перевозок, полуприцепов и прицепов — 1000 т	

For notes see page 69.

Voir notes à la page 69.

См. примечания на стр. 69.

(1) Totals may include vehicles of unstated capacity. Where carrying capacity groups differ by 1 kg only from those indicated, this is not stated separately.

(1) Les totaux peuvent comprendre les véhicules dont la charge utile n'est pas indiquée. Lorsque les limites des catégories de charge utile diffèrent de seulement 1 kg des marges adoptées, on ne l'a pas signalé.

(1) Итоги могут включать транспортные средства грузоподъемность которых не указана. Когда группы грузоподъемности отличаются только на 1 кг от указанных, это не показывается отдельно.

Roads — Routes — Дороги

15. Total and international road traffic and transport [1] — 15. Transport routier total et international [1] — 15. Общее и международное дорожное движение и перевозки [1]

TABLE 15 — TABLEAU 15 — ТАБЛИЦА 15

	Total traffic and transport			Ensemble des transports			Все движение и перевозки			Million — Millions — Миллионы
1	Vehicle-kilometres	Cycles with auxiliary engine		Véhicules-kilomètres	Cycles à moteur auxiliaire		Транспортное средство — Километры	Велосипеды с подвесным двигателем		
2		Motor-cycles			Motocycles			Мотоциклы		
3		Private cars, including taxis			Voitures privées, y compris les taxis			Легковые автомобили, включая такси		
4		Motor coaches, buses and trolleybuses			Autocars, autobus et trolleybus			Автобусы городские и дальнего следования, троллейбусы		
5		Goods road vehicles — Total			Véhicules routiers pour le transport de marchandises — Total			Дорожно-транспортные средсва для грузовых перевозок - Всего		
6		of which with a load capacity of	Up to 1 499 kg		dont avec une charge utile de	Jusqu'à 1 499 kg		в том числе с грузоподъемностью	До 1 499 кг	
7			1 500–4 999 kg			1 500–4 999 kg			1 500-4 999 кг	
8			5 000–9 999 kg			5 000–9 999 kg			5 000-9 999 кг	
9			10 000 kg and over			10 000 kg et plus			10 000 кг и более	
10		All road vehicles, incl. miscellaneous not shown above			Tous véhicules routiers, y c. véhic. divers non spécifiés ci-dessus			Все дорожно-транспортные средства, включая другие не показанные выше		
11	Passenger-kilometres	Cycles with auxiliary engine		Voyageurs-kilomètres	Cycles à moteur auxiliaire		Пассажиро-километры	Велосипеды с подвесным двигателем		
12		Motor-cycles			Motocycles			Мотоциклы		
13		Private cars, including taxis			Voitures privées, y compris les taxis			Легковые автомобили, включая такси		
14		Motor coaches, buses and trolleybuses			Autocars, autobus et trolleybus			Автобусы городские и дальнего следования, троллейбусы		
15	Freight transport	All vehicles	Tonnage of goods carried	Transport de marchandises	Tous véhic.	Tonnage de marchandises transportées	Грузовые перевозки	Все транспортные средства	Тоннаж перевезенных грузов	
16			Ton-kilometres			Tonnes-kilomètres			Тонно-километры	
17		For hire or reward	Tonnage of goods carried		Pour compte d'autrui	Tonnage de marchandises transportées		За счет третьих лиц	Тоннаж перевезенных грузов	
18			Ton-kilometres			Tonnes-kilomètres			Тонно-километры	

	International traffic and transport			Transport international			Международное движение и перевозки			1 000
19	Entries of	Foreign private cars		Entrées	de voitures priv. étrangères		Прибывшие	Иностранные легковые автомобили		
20		All buses			de tous les autobus			Автобусы — Всего		
21		of which : empty			dont : vides			в том числе: порожние		
22		Foreign buses			d'autobus étrangers			Иностранные автобусы		
23		of which : empty			dont : vides			в том числе: порожние		
24		Passengers in all buses			de voyageurs de tous les autobus			Пассажиры во всех автобусах		
25		Passengers in foreign buses			de voyageurs des autobus étrangers			Пассажиры в иностранных автобусах		
26		All goods road vehicles			de tous les véhicules routiers pour le transport de marchandises			Дорожно-транспортные средсва для грузовых перевозок		
27		of which : empty			dont : vides			в том числе: порожние		
28		Foreign goods road vehicles			de véhicules routiers étrangers pr le transport de marchandises			Иностранные дорожно-транспортные средства для грузовых перевозок		
		of which : empty			dont : vides			в том числе: порожние		
30	Freight transport	Goods carried — Total		Transport de marchandises	Marchandises transportées — Total		Грузовые перевозки	Перевезенные грузы — Всего		1 000 t
31		of which	entered		dont	entrées		в том числе	ввезенные грузы	
32			left			sorties			вывезенные грузы	
33			transit			en transit			сквозным транзитом	

(1) Many of the figures in this table are based on estimates of varying degree of accuracy. They should therefore be regarded rather as orders of magnitude than as precise statistics.

(1) Une grande partie des chiffres de ce tableau est fondée sur des estimations plus ou moins approximatives. Il faut donc considérer que les données fournissent des ordres de grandeur et non des statistiques précises.

(1) Многи данные в этой таблице основываются на оценочных данных различной степени точности. Поэтому эти данные следует рассматривать как порядок величин, а не как точные статистические данные.

	AUSTRIA — AUTRICHE — АВСТРИЯ			BELGIUM — BELGIQUE — БЕЛЬГИЯ			BULGARIA — BULGARIE — БОЛГАРИЯ			CZECHOSLOVAKIA — TCHECOSLOVAQUIE — ЧЕХОСЛОВАКИЯ		
	1963	1969	1970	1963	1969	1970	1963	1969	1970	1963	1969	1970
	Total traffic and transport — Ensemble des transports — Все движение и перевозки											
1	...	1 307(a)	1 304(a)	...	...	...	...	...	...	...	...	...
2	...	406(a)	362(a)	...	...	...	...	...	...	...	...	...
3	...	20 235	21 539	...	...	21 626	...	...	...	...	...	...
4	...	328	337	...	...	384	...	...	...	...	842	886
5	...	3 728(a)	3 995(a)	...	...	...	387	597	677	...	2 736	2 979
6	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
7	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
8	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
9	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
10	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	5 237	...
11	...	1 141(a)	1 434(a)	...	...	...	...	...	...	...	...	...
12	...	528(a)	471(a)	...	...	...	...	...	...	...	...	...
13	...	40 470	43 078	...	...	...	...	...	...	...	...	...
14	...	9 840	10 110	...	...	9 325	...	10 363	...	15 360	20 686	21 421
15	...	3.0(a)(b)	9.3(a)(b)	195	266	...	217	448	...	492(a)	664(a)	703(a)
16	...	2 879r(a)(b)	3 314(a)(b)	6 596	11 623	...	3 137	7 008	...	6 319(a)	9 045(a)	10 093(a)
17	...	6.2(a)(b)	7.3(a)(b)	68.7	95.2	...	66.3(a)	110.0r(a)	121.3(a)	161(b)	219(b)	226(b)
18	...	2 476(a)(b)	2 874(a)(b)	2 993	5 525	...	1 358(a)	2 706r(a)	3 368(a)	3 308(b)	4 382(b)	4 838(b)
	International traffic and transport — Transport international — Международное движение и перевозки											
19	...	14 692	16 842	...	...	...	...	...	...	...	...	...
20	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
21	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
22	...	42.8	49.1	...	...	...	...	...	...	...	...	...
23	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
24	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
25	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
26	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
27	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
28	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
29	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
30	...	9 234	9 335	...	...	...	...	...	...	...	...	...
31	...	3 199	3 700	...	...	...	...	...	...	...	232	238
32	...	3 234	3 466	...	...	...	...	...	...	...	353	359
33	...	2 802	2 168	...	...	...	...	...	...	...	...	...

For notes see end of table. — Voir notes à la fin du tableau. — См. примечания в конце таблицы.

TABLE 15 — TABLEAU 15 — ТАБЛИЦА 15

	DENMARK / DANEMARK / ДАНИЯ			FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY † / RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE † / ФЕДЕРАТИВНАЯ РЕСПУБЛИКА ГЕРМАНИИ †			FINLAND (a) / FINLANDE (a) / ФИНЛЯНДИЯ (a)			FRANCE / FRANCE / ФРАНЦИЯ		
	1963	1969	1970	1963	1969	1970	1963	1969	1970	1963	1969	1970
	Total traffic and transport				**Ensemble des transports**					**Все движение и перевозки**		
1	2 100	...	...	7 951	...	...	...	800	700	...	...	...
2	670	...	...	9 351	...	...	...	130	100	...	...	...
3	9 180	15 500	...	129 302	...	...	...	10 600	11 900	...	...	...
4	220	260	...	1 612	...	...	...	580	600	...	...	...
5	4 430	5 010	...	27 788	...	...	...	3 200	3 300	10 981 (a)	...	...
6	2 510 (a)	...	...	...	...	...	...	1 200	1 250	...	...	...
7		...	...	...	...	...	...	400	400	4 579 (b)	...	...
8	1 920 (b)	...	...	...	...	...	...	1 000	1 000		...	...
9		...	...	...	...	...	...	600	650	2 273 (c)	...	...
10	16 600	...	...	...	...	...	...	15 700	16 900	...	...	...
11	...	...	...	...	...	...	...	800	700	...	...	...
12	...	...	...	...	...	...	...	200	150	...	...	...
13	...	...	...	...	...	...	...	20 800	23 200	...	...	...
14	...	...	...	...	...	...	...	6 000	6 100	...	...	...
15	...	...	...	119 *(a)	153 (a)	165 (a)	...	350	370	984	1 470	...
16	...	...	...	28 700 *(a)	39 900 (a)	41 900 (a)	...	12 700	13 400	37 100	64 900	...
17	...	...	...	86 (a)	116 (a)	123 (a)	...	...	...	319	583	...
18	...	...	...	23 034 (a)	32 356 (a)	34 190 (a)	...	...	...	20 000	41 500	...
	International traffic and transport				**Transport international**					**Международное движение и первозки**		
19	...	2 226 (a)	2 302 (a)	...	...	...	104	265	319	...	...	...
20	...	36.7 (a)	36.5 (a)	...	903	956	3.4	5.7	7.0	...	...	...
21	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
22	...	15.5 (c)	15.7 (c)	...	449	476	0.7	1.7	2.4	...	...	...
23	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
24	...	...	...	...	18 595	20 581	...	...	...	...	...	...
25	...	...	...	...	9 471	10 580	...	...	...	...	...	...
26	...	344 (c)	369 (c)	1 529	2 323	2 465	...	39.7	43.1	...	...	...
27	...	...	...	400	724	700	...	...	...	...	...	...
28	...	124 (c)	125 (c)	949	1 372	1 533	...	17.7	20.9	...	...	...
29	...	...	...	242	417	414	...	...	...	...	...	...
30	...	...	...	20 171	40 407	43 863	...	...	...	...	...	...
31	642	1 726	1 874	12 597	21 798	24 244	...	134	247	...	...	...
32	2 214	2 889	3 338	6 789	16 467	17 202	...	73	118	...	...	...
33	...	...	...	785	2 141	2 417	...	...	...	...	...	...

For notes see end of table. — Voir notes à la fin du tableau. — См. примечания в конце таблицы.

TABLE 15 TABLEAU 15 ТАБЛИЦА 15

	GERMAN DEMOCRATIC REPUBLIC / RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE ALLEMANDE			HUNGARY / HONGRIE			ITALY / ITALIE			NETHERLANDS / PAYS-BAS		
	1963	1969	1970	1963	1969	1970	1963	1969	1970	1963	1969	1970
	Total traffic and transport						**Ensemble des transports**			Все движение и перевозки		
1	...	...	...	...	...	...	5 989	...	...	7 250	9 625	10 000
2	...	...	...	...	3 214	3 471	19 961	...	...	1 250	600	500
3	...	...	...	...	2 905	3 436	30 381	...	...	15 700	37 000	42 500
4	...	...	...	...	441	514	1 075	...	1 333	...	525	525
5	...	...	...	...	2 593	2 984	17 128	...	...	...	3 650	4 000
6	...	...	...	...	...	...	12 763	...	...	...	...	...
7	...	...	...	...	...	...			...	...	...	...
8	...	...	...	...	...	...	4 365	...	...	...	...	...
9	...	...	...	...	...	...			...	...	...	...
10	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	54 225	60 500
11	...	...	...	...	...	...	5 989	...	...	...	10 000	10 500
12	...	...	...	...	5 560	6 005	25 822	...	...	...	850	550
13	...	...	...	...	8 488	10 016	61 370	...	...	...	69 000	80 000
14	11 667	16 332	17 284	...	...	...	26 031	...	30 763	...	9 700	9 500
15	390	437	464	...	374	407	...	...	...	220	326[r]	343
16	6 201	10 749	12 233	...	5 011	5 820	45 590	...	...	7 652	11 715[r]	12 500
17	9.4[a]	18.9[a]	23.0[a]	98[a]	162[a]	178[a]	...	...	...	122	196[r]	206
18	1 597[a]	3 552[a]	4 309[a]	1 384[a]	2 800[a]	3 327[a]	...	...	...	4 857	7 787[r]	8 250
	International traffic and transport						**Transport international**			Международное движение и первозки		
19	...	...	...	54	656	738	...	...	...	11 295	13 994	15 528
20	...	...	...	...	...	...	...	...	...	579	597	582
21	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
22	...	...	...	3.0	27.3	28.4	...	...	...	296	311	292
23	...	...	...	0.03	0.4	0.5	...	...	...	...	...	...
24	...	...	...	...	...	...	...	...	...	9 802	7 973	8 895
25	...	...	...	93	888	850	...	...	...	...	4 527	5 158
26	...	...	...	27.1	61.8	61.4	...	...	...	1 811	2 622	2 953
27	...	...	...	11.4	15.0	15.5	...	...	...	...	...	...
28	...	...	...	21.2	42.9	52.5	...	...	...	943	1 215	1 370
29	...	...	...	8.9	13.7	14.0	...	...	...	...	...	...
30	...	...	...	282	760	739	...	...	...	16 828	...	...
31	...	...	...	36	132	165	...	...	...	7 054	15 578	18 052
32	...	...	...	186	238	234	...	...	...	8 542	13 860	15 193
33	...	...	...	60	390	340	...	...	...	1 232	...	...

For notes see end of table. Voir notes à la fin du tableau. См. примечания в конце таблицы.

TABLE 15 TABLEAU 15 ТАБЛИЦА 15

	NORWAY / NORVÈGE / НОРВЕГИЯ			POLAND / POLOGNE / ПОЛЬША			ROMANIA / ROUMANIE / РУМЫНИЯ			SPAIN / ESPAGNE / ИСПАНИЯ		
	1963	1969	1970	1963	1969	1970	1963	1969	1970	1963	1969	1970
	Total traffic and transport					**Ensemble des transports**				Все движение и перевозки		
1	462	461	462	...	...	...	...	...	...	2 582	2 981	2 800
2	269	138	133	...	...	...	...	...	...			
3	3 902	7 243	7 934	...	...	...	...	...	...	6 504	20 635	23 500
4	190(a)	237r(a)	240(a)	...	1 260(a)	1 348(a)	...	249	269	396	762	900
5	1 374	1 471r	1 545	...	974(a)	1 058(a)	...	1 547	1 814	5 029	9 074(a)	9 650(a)
6	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	2 743(b)	2 910(b)
7	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...		
8	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	4 891	5 200
9	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1 440	1 540
10	...	9 942r	10 739	...	...	...	...	...	2 107	...	33 625	37 000
11	670	461	...	...	...	...	...	...	...	3 488	4 022	3 780
12		138	...	...	...	...	...	...	...			
13	5 187	9 697	...	...	...	...	...	...	...	16 128	51 138	58 240
14	2 866(a)	3 707(a)	...	...	27 358(a)	29 140(a)	...	6 266	7 245	10 652	19 746	23 330
15	138	169	...	161	335	370	...	...	...	...	...	...
16	2 106	3 186	...	3 046	7 315	8 670	...	...	...	...	47 100	51 000
17	65	70	...	56.7(a)	...	...	113(a)	216(a)	240(a)	...	...	...
18	1 017	1 318	...	1 802(a)	...	...	1 926(a)	4 541(a)	5 156(a)	...	...	...
	International traffic and transport					**Transport international**				Международное движение и первозки		
19	...	...	...	26.4	...	...	...	...	...	...	4 226	4 847
20	...	...	...	...	...	9.6	...	...	...	...	39.5	42.5
21	...	...	...	...	...	0.6	...	...	...	...	...	...
22	...	...	...	1.5	6.8	7.4	...	...	...	...	25.6	27.2
23	...	...	...	0.1	1.3	0.5	...	...	...	...	...	...
24	...	...	...	149	386	324	...	...	...	...	...	...
25	...	...	...	77	238	250	...	...	...	...	...	...
26	...	...	...	...	...	14.6	...	...	...	...	...	...
27	...	...	...	...	...	9.1	...	...	...	...	...	...
28	...	...	...	1.1	2.6	13.6	...	...	...	...	...	...
29	...	...	...	0.5	0.9	7.0	...	...	...	...	...	...
30	854	2 292(b)	2 673(b)	13.4(b)	372	350	...	...	...	...	...	...
31	585	1 587(b)	1 850(b)	5.4(b)	55	92	...	11 900	9 700	...	...	...
32	269	705(b)	822(b)	8.0(b)	304	169	...	11 000	11 000	...	...	...
33	-	-	-	0.6(b)	13	89	...	...	...	...	...	...

For notes see end of table. Voir notes à la fin du tableau. См. примечания в конце таблицы.

TABLE 15 — TABLEAU 15 — ТАБЛИЦА 15

	SWEDEN / SUEDE / ШВЕЦИЯ			SWITZERLAND / SUISSE / ШВЕЙЦАРИЯ			USSR (a)(b) / URSS (a)(b) / СССР (a)(b)			BYELORUSSIAN S.S.R.[a][b] / R.S.S. de BIELORUSSIE [a][b] / БЕЛОРУССКАЯ ССР[a][b]		
	1963	1969	1970	1963	1969	1970	1963	1969	1970	1963	1969	1970
	Total traffic and transport				**Ensemble des transports**					**Все движение и перевозки**		
1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
3	...	30 000	31 300	...	...	...	...	...	...	...	...	...
4	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
5	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
6	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
7	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
8	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
9	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
10	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
11	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
12	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
13	...	66 000	68 900	...	...	...	...	...	...	...	...	...
14	...	...	...	...	...	...	95 164	...	...	...	...	...
15	5.5[a][b]	500	500	...	...	...	9 444	13 392[r]	14 623	232	413	443
16	1 513[a][b]	22 000	22 000	...	...	...	119 723	200 100[r]	220 800	3 510	7 354	8 133
17	53.8[b]	270	270	...	...	...	1 998[c]	...	...	99[c]	199[c]	222[c]
18	3 640[b]	15 000	15 000	...	...	...	34 072[c]	...	...	1 440[c]	3 043[c]	3 445[c]
	International traffic and transport				**Transport international**					**Международное движение и первозки**		
19	...	...	...	22 530	33 483	38 277	...	...	...	...	...	...
20	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
21	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
22	...	...	...	67.4[a]	86.2[a]	95.9[a]	...	...	...	...	...	...
23	...	...	...	1.7[a]	4.5[a]	6.6[a]	...	...	...	...	...	...
24	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
25	...	...	...	2 024[a]	2 653[a]	2 977[a]	...	...	...	...	...	...
26	...	...	...	120	...	...	...	...	...	...	...	...
27	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
28	...	...	...	83	...	...	...	...	...	...	...	...
29	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
30	1 976	...	...	1 719	7 517[b]	8 539	...	...	...	...	...	...
31	873[c]	...	...	1 403	6 410[b]	7 432	...	...	...	...	...	...
32	1 103[c]	...	...	305	934[b]	960	...	...	...	...	...	...
33	...	...	...	11	173[b]	147	...	...	...	...	...	...

For notes see end of table. — Voir notes à la fin du tableau. — См. примечания в конце таблицы.

TABLE 15

TABLEAU 15

ТАБЛИЦА 15

	UKRAINIAN S.S.R.[a][b] / УКРАИНСКАЯ ССР[a][b] / R.S.S. d'UKRAINE[a][b]			UNITED KINGDOM[a] / СОЕД КОРОЛЕВСТВО[a] / ROYAUME-UNI[a]			YUGOSLAVIA / ЮГОСЛАВИЯ / YOUGOSLAVIE			UNITED STATES / СОЕДИНЕННЫЕ ШТАТЫ / ÉTATS-UNIS		
	1963	1969	1970	1963	1969	1970	1963	1969	1970	1963	1969	1970
	Total traffic and transport				**Ensemble des transports**					**Все движение и перевозки**		
1	...	...	...	1 100	706	691	...	...	...	...	...	...
2	...	...	...	6 500	3 447	3 190	656	733	736	...	14 846	...
3	...	...	...	87 200	150 989	161 328	1 812	5 162[a]	6 609[a]	1 038 624	1 367 352	...
4	...	...	...	4 000	3 829	3 623	297	711	788	7 215	8 106	...
5	...	...	...	33 700	36 665	37 796	1 135	3 825	4 182	250 364	332 619	...
6	...	...	...	...	18 009	18 869	...	945	1 042	...	...	...
7	...	...	...	...			...	1 813	1 991	...	...	...
8	...	...	...	...	18 656	18 927	...	887	948	...	...	...
9	...	...	...	...			...	180	201	...	...	...
10	...	...	...	...	200 124	206 630	4 848	12 008	14 000*	...	...	...
11	...	...	...	9 500	706	691	...	...	...	...	...	...
12	...	...	...		3 999	3 700	985	1 100	1 104	...	...	...
13	...	...	...	168 300	291 409	311 363	4 529	12 906[a]	16 524[a]	1 232 600	...	...
14	...	...	...	66 600	57 386	54 877	8 299	18 409	20 432	36 300	...	...
15	1 954	2 846	3 122	1 320	1 702[r]	1 697	177	587	676	...	...	...
16	22 463	38 023[r]	41 310	57 000	80 600[r]	...	4 227	17 938	20 938	490 800	...	...
17	287[c]	652[r][c]	664[c]	540	798[r]	808	23.8[b]	57.0[b]	59[b]	...	...	...
18	4 743[c]	9 703[r][c]	10 147[c]	29 500	49 200[r]	51 014	2 024[b]	...	6 683[b]	...	...	...
	International traffic and transport				**Transport international**					**Международное движение и первозки**		
19	...	...	...	...	...	1 032	967	12 024	13 972	...	...	...
20	...	...	...	...	...	...	22.6	61.0	68.0	...	...	...
21	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
22	...	...	...	...	...	...	13.3	31.0	32.0	...	...	...
23	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
24	...	...	...	...	...	...	589	2 102	2 375	...	...	...
25	...	...	...	...	...	...	344	1 086	1 159	...	...	...
26	...	...	...	...	...	138	74	143	197	...	...	...
27	...	...	...	...	...	18.6	...	...	...	...	...	...
28	...	...	...	...	...	...	49	99	135	...	...	...
29	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
30	...	...	...	...	...	2 715	...	3 148	3 915	...	...	...
31	...	...	...	...	...	1 532	228[c]	768	1 189	...	...	...
32	...	...	...	...	...	1 183	1 026[c]	1 014	995	...	...	...
33	...	...	...	...	...	-	...	1 366	1 731	...	...	...

For notes see end of table.

Voir notes à la fin du tableau.

См. примечания в конце таблицы.

NOTES TO TABLE 15

AUSTRIA

(a) Austrian vehicles only.
(b) Long and medium distance transport only.

BULGARIA

(a) Public transport.

CZECHOSLOVAKIA

(a) Enterprises falling under the jurisdiction of the Ministry of Transport and the transport on own account of socialized enterprises.
(b) Public transport.

DENMARK

(a) Under 3 tons.
(b) 3 tons and over.
(c) Exits.

FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY

(a) Long-distance transport only. This refers to operations by vehicles authorized to carry goods to or from points more than 50 km from the place where the vehicle its normally stationed.

FINLAND

(a) Items 1 to 18 exclude traffic on private roads.

FRANCE

(a) Excluding traffic by vehicles whose carrying capacity is less than 1 ton.
(b) 1 000 - 4 599 kg.
(c) 4 600 kg and over.

GERMAN DEMOCRATIC REPUBLIC

(a) Total long-distance transport.

HUNGARY

(a) Public transport.

NORWAY

(a) Scheduled transport only.
(b) Excluding goods carried on behicles having entered or left by sea.

POLAND

(a) Public transport.
(b) Excluding goods carried in vehicles of the country. In addition, there were 26 199 tons carried by State-operated Polish vehicles.

ROMANIA

(a) Public transport.

SPAIN

(a) Traffic by vehicles with a carrying capacity of 1 ton and over only.
(b) 1 000 - 1 499 kg.

SWEDEN

(a) Long-distance transport only ($>$100 km).
(b) Transport for hire or reward at kilometre rates.
(c) Including transit.

SWITZERLAND

(a) Excluding regular services.
(b) New series. Data are not comparable with those for 1963. As from 1 January 1968, statistics are established on the basis of customs documents. They correspond to special trade statistics, excluding raw tobacco and liquid fuels cleared of customs at the exit of private storehouses.

USSR BYELORUSSIAN S.S.R. and UKRAINIAN S.S.R.

(a) Data for the Byelorussian and Ukrainian SSR are included under those for the USSR.
(b) During 1964-1965, a number of goods road motor vehicles hitherto working for various smaller enterprises and under the jurisdiction of the appropriate Ministries, were transferred to public transport enterprises and then came under the Ministry of Transport.
(c) Public transport.

UNITED KINGDOM

(a) Great Britain.

YUGOSLAVIA

(a) Yugoslav vehicles only.
(b) Public transport.
(c) Including direct transit and transit with transshipment. Tons entered in transit amounted to 112 998 and tons left in transit to 118 974.

ICHE

Véhicules autrichiens seulement.
Transports à longue distance et distance moyenne seulement.

ARIE

Transports publics.

MARK

Moins de 3 tonnes.
3 tonnes et plus.
Sorties.

GNE

Seulement des transports effectués par des véhicules dont la charge utile est d'une tonne ou plus.
1 000 - 1 499 kg.

ANDE

Les rubriques 1 à 18 ne comprennent pas le transport sur les chemins privés.

ICE

Non compris les transports effectués par les véhicules dont la charge utile est inférieure à 1 tonne.
1 000 - 4 599 kg.
4 600 kg et plus.

RIE

Transports publics.

VÈGE

Transports réguliers seulement.
Non compris les marchandises transportées par des véhicules entrés ou sortis par mer.

GNE

Transports publics.
Non compris les marchandises transportées dans les véhicules du pays. En outre, 26 199 tonnes ont été transportées par des véhicules polonais exploités par l'Etat.

BLIQUE DÉMOCRATIQUE ALLEMANDE

Ensemble des transports à longue distance.

RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE

(a) Transports à longue distance seulement. Ils se rapportent à l'activité de véhicules autorisés à transporter des marchandises depuis ou vers des points se trouvant à plus de 50 km du lieu où sont gardés normalement les véhicules.

ROUMANIE

(a) Transports publics.

ROYAUME-UNI

(a) Grande-Bretagne.

SUÈDE

(a) Transports à longue distance seulement ($>$100 km).
(b) Transports pour compte d'autrui à des tarifs kilométriques.
(c) Y compris le transit.

SUISSE

(a) Non compris les services réguliers.
(b) Nouvelle série. Les chiffres ne sont pas comparables avec ceux de 1963. Dès le 1er janvier 1968 les statistiques sont établies sur la base des documents douaniers. Elles correspondent à celles du commerce spécial, à l'exclusion des tabacs bruts et des carburants liquides dédouanés à la sortie des entrepôts privés.

TCHECOSLOVAQUIE

(a) Les entreprises de transport dont le Ministère des Transports est le ministre de tutelle et les transports pour compte propre des entreprises socialisées.
(b) Transports publics.

URSS R.S.S. de BIELORUSSIE et d'UKRAINE

(a) Les données relatives aux RSS de la Biélorussie et de l'Ukraine sont comprises avec celles de l'URSS.
(b) En 1964-1965 un certain nombre de véhicules routiers automobiles pour le transport de marchandises, jusqu'alors au service de petites entreprises relevant de divers ministères de tutelle ont été transférés à des entreprises publiques de transport et figurent dès lors avec le Ministère des Transports.
(c) Transports publics.

YOUGOSLAVIE

(a) Véhicules yougoslaves seulement.
(b) Transports publics.
(c) Y compris le transit direct et le transit avec transbordement. Les tonnes entrées en transit étaient de 112 998 et les tonnes sorties en transit de 118 974.

ПРИМЕЧАНИЯ К ТАБЛИЦЕ 15

АВСТРИЯ

(a) Только австрийские транспортные средства.
(b) Только перевозки на дальнее и среднее расстояние.

БОЛГАРИЯ

(a) Перевозки общего пользования.

ВЕНГРИЯ

(a) Перевозки общего пользования.

ГЕРМАНСКАЯ ДЕМОКРАТИЧЕСКАЯ РЕСПУБЛИКА

(a) Все перевозки на дальнее расстояние.

ДАНИЯ

(a) Менее 3 тонн.
(b) 3 тонны и более.
(c) Выезды.

ИСПАНИЯ

(a) Движение только транспортных средств, грузоподъемность которых 1 тонна и более.
(b) 1 000 - 1 499 кг.

НОРВЕГИЯ

(a) Только перевозки по расписанию.
(b) Исключая грузы, перевезенные транспортными средствами, ввезенными и вывезенными по морю.

ПОЛЬША

(a) Перевозки общего пользования.
(b) Исключая грузы перевезенные транспортными средствами страны. Кроме того, транспортными средствами, эксплуатируемыми государством, в Польше перевезено 26 199 тонн.

РУМЫНИЯ

(a) Перевозки общего пользования.

СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО

(a) Великобритания.

СССР БЕЛОРУССКАЯ ССР УКРАИНСКАЯ ССР

(a) Данные по Белорусской и Украинской ССР включены в данные по СССР.
(b) В 1964-1965 гг. некоторые грузовые автотранспортные средства, которые использовались ранее различными небольшими предприятиями и находились в распоряжении соответствующих министерств, были переданы предприятиям транспорта общего пользования и находятся в ведении Министерства транспорта.
(c) Перевозки общего пользования.

ФЕДЕРАТИВНАЯ РЕСПУБЛИКА ГЕРМАНИИ

(a) Только перевозки на дальнее расстояние. Этим считаются перевозки, осуществляемые транспортными средствами, которым разрешается перевозить грузы в пункты или из пунктов, удаленных более чем в 50 км от места обычного нахождения транспортного средства.

ФИНЛЯНДИЯ

(a) Статьи 1-18: исключая транспортировки на частных дорогах.

ФРАНЦИЯ

(a) Исключая движение транспортными средствами, грузоподъемность которых менее 1 тонны.
(b) 1 000 - 4 599 кг.
(c) 4 600 кг и более.

ЧЕХОСЛОВАКИЯ

(a) Перевозки, осуществляемые предприятиями, подчиненными Министерству транспорта, и перевозки за собственный счет, осуществляемые общественными предприятиями.
(b) Перевозки общего пользования.

ШВЕЙЦАРИЯ

(a) Исключая обслуживание регулярных линий.
(b) Новые ряды. Данные не сопоставимы с данными 1963 года. Начиная с 1 января 1968 года, статистические данные основываются на таможенных документах. Они соответствуют данным специальной торговой статистики, исключая табачное сырье и жидкое топливо, очищенные от пошлин при выходе из частных складов.

ШВЕЦИЯ

(a) Только перевозки на дальнее расстояние ($>$100 км).
(b) Перевозки за счет третьих лиц по тарифным ставкам, определяемым километражем.
(c) Включая транзит.

ЮГОСЛАВИЯ

(a) Только югославские транспортные средства.
(b) Перевозки общего пользования.
(c) Включая прямой транзит и транзит с перегрузкой. Ввезенный транзит достиг 112 998 тонн и вывезенный транзит - 118 974 тонны.

Roads

15. Total and international road traffic and transport [1]

	Total traffic and transport				Million
1	Vehicle-kilometres	Cycles with auxiliary engine			
2		Motor-cycles			
3		Private cars, including taxis			
4		Motor coaches, buses and trolleybuses			
5		Goods road vehicles — Total			
6		of which with a load capacity of	Up to 1 499 kg		
7			1 500–4 999 kg		
8			5 000–9 999 kg		
9			10 000 kg and over		
10		All road vehicles, incl. miscellaneous not shown above			
11	Passenger-kilometres	Cycles with auxiliary engine			
12		Motor-cycles			
13		Private cars, including taxis			
14		Motor coaches, buses and trolleybuses			
15	Freight transport	All vehicles	Tonnage of goods carried		
16			Ton-kilometres		
17		For hire or reward	Tonnage of goods carried		
18			Ton-kilometres		

	International traffic and transport				1 000
19	Entries of	Foreign private cars			
20		All buses			
21		of which : empty			
22		Foreign buses			
23		of which : empty			
24		Passengers in all buses			
25		Passengers in foreign buses			
26		All goods road vehicles			
27		of which : empty			
28		Foreign goods road vehicles			
		of which : empty			
30	Freight transport	Goods carried — Total			1 000 t
31		of which	entered		
32			left		
33			transit		

(1) Many of the figures in this table are based on estimates of varying degree of accuracy. They should therefore be regarded rather as orders of magnitude than as precise statistics.

Routes

15. Transport routier total et international [1]

	Ensemble des transports				Millions
1	Véhicules-kilomètres	Cycles à moteur auxiliaire			
2		Motocycles			
3		Voitures privées, y compris les taxis			
4		Autocars, autobus et trolleybus			
5		Véhicules routiers pour le transport de marchandises — Total			
6		dont avec une charge utile de	Jusqu'à 1 499 kg		
7			1 500–4 999 kg		
8			5 000–9 999 kg		
9			10 000 kg et plus		
10		Tous véhicules routiers, y c. véhic. divers non spécifiés ci-dessus			
11	Voyageurs-kilomètres	Cycles à moteur auxiliaire			
12		Motocycles			
13		Voitures privées, y compris les taxis			
14		Autocars, autobus et trolleybus			
15	Transport de marchandises	Tous véhic.	Tonnage de marchandises transportées		
16			Tonnes-kilomètres		
17		Pour compte d'autrui	Tonnage de marchandises transportées		
18			Tonnes-kilomètres		

	Transport international				1 000
19	Entrées	de voitures priv. étrangères			
20		de tous les autobus			
21		dont : vides			
22		d'autobus étrangers			
23		dont : vides			
24		de voyageurs de tous les autobus			
25		de voyageurs des autobus étrangers			
26		de tous les véhicules routiers pour le transport de marchandises			
27		dont : vides			
28		de véhicules routiers étrangers pr le transport de marchandises			
		dont : vides			
30	Transport de marchandises	Marchandises transportées — Total			1 000 t
31		dont	entrées		
32			sorties		
33			en transit		

(1) Une grande partie des chiffres de ce tableau est fondée sur des estimations plus ou moins approximatives. Il faut donc considérer que les données fournissent des ordres de grandeur et non des statistiques précises.

Дороги

15. Общее и международное дорожное движение и перевозки [1]

	Все движение и перевозки				Миллионы
1	Транспортное средство — Километры	Велосипеды с подвесным двигателем			
2		Мотоциклы			
3		Легковые автомобили, включая такси			
4		Автобусы городские и дальнего следования, троллейбусы			
5		Дорожно-транспортные средсва для грузовых перевозок - Всего			
6		в том числе с грузоподъемностью	До 1 499 кг		
7			1 500-4 999 кг		
8			5 000-9 999 кг		
9			10 000 кг и более		
10		Все дорожно-транспортные средства, включая другие не показанные выше			
11	Пассажиро-километры	Велосипеды с подвесным двигателем			
12		Мотоциклы			
13		Легковые автомобили, включая такси			
14		Автобусы городские и дальнего следования, троллейбусы			
15	Грузовые перевозки	Все транспортные средства	Тоннаж перевезенных грузов		
16			Тонно-километры		
17		За счет третьих лиц	Тоннаж перевезенных грузов		
18			Тонно-километры		

	Международное движение и перевозки				1000
19	Прибывшие	Иностранные легковые автомобили			
20		Автобусы — Всего			
21		в том числе: порожние			
22		Иностранные автобусы			
23		в том числе: порожние			
24		Пассажиры во всех автобусах			
25		Пассажиры в иностранных автобусах			
26		Дорожно-транспортные средсва для грузовых перевозок			
27		в том числе: порожние			
28		Иностранные дорожно-транспортные средства для грузовых перевозок			
		в том числе: порожние			
30	Грузовые перевозки	Перевезенные грузы — Всего			1000 т
31		в том числе	ввезенные грузы		
32			вывезенные грузы		
33			сквозным транзитом		

(1) Многи данные в этой таблице основываются на оценочных данных различной степени точности. Поэтому эти данные следует рассматривать как порядок величин, а не как точные статистические данные.

16. Consumption of fuel by road motor vehicles[a]

16. Consommation de carburants par les véhicules routiers automo

16. Потребление топлива дорожными автотранспортными средст

Country — Pays — Страна	Code Шифр	1963	1969	1970
		1000 t — 1000 т		
AUSTRIA[b][c] AUTRICHE[b][c] АВСТРИЯ[b][c]	A	...	1 383	1 530
	B	...	984	705
	C	...	-	-
CZECHOSLOVAKIA TCHECOSLOVAQUIE ЧЕХОСЛОВАКИЯ	A	...	258	287
	B	...	690	781
	C	...	...	...
DENMARK DANEMARK ДАНИЯ	A[b]	...	1 457	1 467
	B	...	461	449
	C	...	31	32
FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE ФЕДЕРАТИВНАЯ РЕСПУБЛИКА ГЕРМАНИИ	A	...	13 800[r]	15 200
	B	...	5 840[r]	6 400
	C	...	...	...
FINLAND FINLANDE ФИНЛЯНДИЯ	A	...	837	942
	B	...	681	732
	C	...	...	...
FRANCE FRANCE ФРАНЦИЯ	A	6 590	11 130	12 281
	B	2 239	4 042	4 703
	C	...	...	2 134
HUNGARY[d] HONGRIE[d] ВЕНГРИЯ[d]	A[e]	...	478	582
	B	...	637	645
	C	...	-	-
ITALY ITALIE ИТАЛИЯ	A	4 600	8 550	...
	B	2 710	3 790	...
	C	...	...	...
NETHERLANDS PAYS-BAS НИДЕРЛАНДЫ	A	...	2 737	3 005
	B	...	879	969
	C	...	53	58
NORWAY NORVÈGE НОРВЕГИЯ	A[f]	...	754	812
	B	...	504	551
	C	...	...	...
PORTUGAL PORTUGAL ПОРТУГАЛИЯ	A	228	406	459
	B	208	370[r]	413
	C	...	...	...
SPAIN ESPAGNE ИСПАНИЯ	A	895	2 252	2 618
	B	936	1 815	2 041
	C	...	...	...
SWEDEN[g] SUÈDE[g] ШВЕЦИЯ[g]	A	...	...	2 743
	B	...	...	1 007
	C	...	...	...

16. Consumption of fuel by road motor vehicles[a]

16. Consommation de carburants par les véhicules routiers automobiles[a]

16. Потребление топлива дорожными автотранспортными средствами[a]

Country — Pays — Страна	Code Шифр	1963	1969	1970
		1000 t — 1000 т		
ERLAND SUISSE ШВЕЙЦАРИЯ	A	...	1 884	2 065
	B	...	523	557
	C	...	...	...
KINGDOM ROYAUME-UNI СОЕД. КОРОЛЕВСТВО	A	...	13 443	14 237
	B	...	4 868	5 034
	C	...	...	...
AVIA YOUGOSLAVIE ЮГОСЛАВИЯ	A	...	1 850	...
	B	...	...	...
	C	...	...	...

tion of code:

sumption of petrol.
sumption of gas (diesel) oil.
sumption of liquefied petroleum

ause of differences between coun-
es in the methods of compilation
in coverage and in view of the
that in many cases data are based
estimates, the figures in this table
be regarded as approximate.
ferences in coverage arise from
fact that some fuel used for
poses other than road traffic (e.g.
tionary engines, boats and agricul-
l tractors and machinery) may be
luded in the figures; the quantities
olved are however comparatively
l. When the original data were
ressed in cubic metres and no coeffi-
t indicated, the following have
used: petrol: 0.74; gas (diesel
: 0.87.

luding consumption by stationary
nes.
luding consumption by agricultural
tors.
luding consumption by vehicles of
perative farms.
luding fuels used for other purposes
road traffic.

luding consumption by railways and
cultural tractors.

luding consumption by agricultural
tors, motor-boats and power chain

Explication du code:

A = Consommation d'essence.
B = Consommation de carburant diesel.
C = Consommation de gaz de pétrole liquéfié.

(a) En raison des différences qui existent dans les divers pays aussi bien dans les méthodes de compilation que dans le champ couvert par les statistiques, et compte tenu que, dans de nombreux cas, les données sont basées sur des estimations, les chiffres de ce tableau ne sont que des approximations. Parmi les différences constatées qui relèvent du champ couvert par les statistiques propres à chaque pays, il convient de signaler que du fait que du carburant utilisé à des fins autres que la circulation routière (par exemple pour les moteurs fixes, des bateaux, des tracteurs et machines agricoles) peut ou non être inclus dans les chiffres; les quantités en question sont toutefois relativement faibles. Lorsque les données originales figuraient en mètres cubes et qu'aucun coefficient n'était donné, les coefficients suivants ont été utilisés: essence: 0,74; gas-oil: 0,87.

(b) Y compris la consommation par les moteurs fixes.
(c) Y compris la consommation par les tracteurs agricoles.
(d) Non compris la consommation par les véhicules des coopératives agricoles.
(e) Y compris les carburants utilisés à d'autres fins que la circulation routière.
(f) Y compris la consommation par les chemins de fer et les tracteurs agricoles.
(g) Y compris la consommation par les tracteurs agricoles, bateaux à moteur et tronçonneuses à chaîne.

Объяснение шифра:

A = Потребление бензина.
B = Потребление дизельного топлива.
Потребление сжиженного нефтяного газа.

(a) Ввиду того, что методы сбора статистических данных и их охват различны в различных странах, и учитывая, что во многих случаях данные основываются на оценках, цифры, приведенные в данной таблице, являются лишь приблизительными. Разница в охвате статистических данных может быть результатом того, что горючее, употребляемое не только для автотранспортных средств (например, для станционарных двигателей, судов, тракторов и сельскохозяйственных машин), включается иногда в данные; однако количества, о которых идет речь, относительно незначительны. Когда данные сообщались в $м^3$ и отсутствовали коэффициенты, то использовались следующие коэффициенты: бензин: 0,74; дизельное топливо: 0,87.

(b) Включая потребление станционарными двигателями.
(c) Включая потребление сельскохозяйственными тракторами.
(d) Исключая потребление транспортными средствами кооперативных хозяйств.
(e) Включая топливо, используемое для прочих целей, кроме дорожного движения.
(f) Включая потребление железными дорогами и сельскохозяйственными тракторами.
(g) Включая потребление сельскохозяйственными тракторами, мотоботами и моторными цепными пилами.

Inland waterways
Voies navigables intérieures
Внутренние водные пути

17. Length of navigable inland waterways
17. Longueur des voies navigables intérieures
17. Длина судоходных внутренних водных путей

Date of information Waterways by permissible carrying capacity of craft	Total Всего	Canals Canaux Каналы	Rivers and lakes Fleuves et lacs Реки и озера	Date des renseignements Voies navigables selon la capacité de charge autorisée des bateaux	Дата получения сведений Водные пути по разрешенной грузоподъемности судов
	km — км				
AUSTRIA — AUTRICHE — АВСТРИЯ					
1970				1970	1970
Total length (all regularly used)	358	7	351	Longueur totale (toute régulièrement utilisée)	Вся длина (вся регулярно используемая)
of which for craft with a carrying capacity of:				dont pour bateaux d'une capacité de charge de:	в том числе для судов с грузоподъемностью:
Up to 999 tons	7	7	–	Jusqu'à 999 tonnes	До 999 тонн
1 000 – 1 499 tons	351	–	351	1 000 – 1 499 tonnes	1 000 – 1 499 тонн
BELGIUM — BELGIQUE — БЕЛЬГИЯ					
1970				1970	1970
Total length	1 970	912	1 058	Longueur totale	Вся длина
of which for craft with a carrying capacity of:				dont pour bateaux d'une capacité de charge de:	в том числе для судов с грузоподъемностью:
Up to 249 tons	383	5	378	Jusqu'à 249 tonnes	До 249 тонн
250 – 399 tons	561	253	308	250 – 399 tonnes	250 – 399 тонн
400 – 649 tons	351	278	73	400 – 649 tonnes	400 – 649 тонн
650 – 999 tons	–	–	–	650 – 999 tonnes	650 – 999 тонн
1 000 – 1 499 tons	313	131	182	1 000 – 1 499 tonnes	1 000 – 1 499 тонн
1 500 – 2 999 tons	196	130	66	1 500 – 2 999 tonnes	1 500 – 2 999 тонн
3 000 tons and over	166	116	50	3 000 tonnes et plus	3 000 тонн и более
Length regularly used	1 533	863	670	Longueur régulièrement utilisée	Длина регулярно используемая
of which for craft with a carrying capacity of:				dont pour bateaux d'une capacité de charge de:	в том числе для судов с грузоподъемностью:
Up to 249 tons	10	–	10	Jusqu'à 249 tonnes	До 249 тонн
250 – 399 tons	581	256	325	250 – 399 tonnes	250 – 399 тонн
400 – 649 tons	347	273	73	400 – 649 tonnes	400 – 649 тонн
650 – 999 tons	–	–	–	650 – 999 tonnes	650 – 999 тонн
1 000 – 1 499 tons	242	95	147	1 000 – 1 499 tonnes	1 000 – 1 499 тонн
1 500 – 2 999 tons	237	173	64	1 500 – 2 999 tonnes	1 500 – 2 999 тонн
3 000 tons and over	116	65	51	3 000 tonnes et plus	3 000 тонн и более
BULGARIA — BULGARIE — БОЛГАРИЯ					
1970				1970	1970
Total length	471	–	471	Longueur totale	Вся длина
CZECHOSLOVAKIA — TCHECOSLOVAQUIE — ЧЕХОСЛОВАКИЯ					
1970				1970	1970
Total length	483	10	473	Longueur totale	Вся длина
FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY — RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE — ФЕДЕРАТИВНАЯ РЕСПУБЛИКА ГЕРМАНИИ					
1970				1970	1970
Total length	5 981	1 831	4 150	Longueur totale	Вся длина
of which for craft with a carrying capacity of:				dont pour bateaux d'une capacité de charge de:	в том числе для судов с грузоподъемностью:
Up to 249 tons	1 610	717	893	Jusqu'à 249 tonnes	До 249 тонн
250 – 399 tons	147	3	144	250 – 399 tonnes	250 – 399 тонн
400 – 649 tons	283	9	274	400 – 649 tonnes	400 – 649 тонн
650 – 999 tons	898	618	280	650 – 999 tonnes	650 – 999 тонн
1 000 – 1 499 tons	1 723	375	1 348	1 000 – 1 499 tonnes	1 000 – 1 499 тонн
1 500 – 2 999 tons	681	–	681	1 500 – 2 999 tonnes	1 500 – 2 999 тонн
3 000 tons and over	639	109	530	3 000 tonnes et plus	3 000 тонн и более

For notes see end of table. Voir notes à la fin du tableau. См. примечания в конце таблицы.

Inland waterways
Voies navigables intérieures
Внутренние водные пути

17. Length of navigable inland waterways
17. Longueur des voies navigables intérieures
17. Длина судоходных внутренних водных путей

Date of information Waterways by permissible carrying capacity of craft	Total Всего	Canals Canaux Каналы	Rivers and lakes Fleuves et lacs Реки и озера	Date des renseignements Voies navigables selon la capacité de charge autorisée des bateaux	Дата получения сведений Водные пути по разрешенной грузоподъемности судов
	km — км				
FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY — RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE — ФЕДЕРАТИВНАЯ РЕСПУБЛИКА ГЕРМАНИИ					
Length regularly used	4 371	1 244	3 127	Longueur régulièrement utilisée	Длина регулярно используемая
of which for craft with a carrying capacity of:				dont pour bateaux d'une capacité de charge de:	в том числе для судов с грузоподъемностью:
Up to 249 tons	291	149	142	Jusqu'à 249 tonnes	До 249 тонн
250 - 399 tons	129	-	129	250 - 399 tonnes	250 - 399 тонн
400 - 649 tons	251	9	242	400 - 649 tonnes	400 - 649 тонн
650 - 999 tons	855	605	250	650 - 999 tonnes	650 - 999 тонн
1 000 - 1 499 tons	1 587	372	1 215	1 000 - 1 499 tonnes	1 000 - 1 499 тонн
1 500 - 2 999 tons	681	-	681	1 500 - 2 999 tonnes	1 500 - 2 999 тонн
3 000 tons and over	577	109	468	3 000 tonnes et plus	3 000 тонн и более
FINLAND (a) — FINLANDE (a) — ФИНЛЯНДИЯ (a)					
1970				1970	1970
Total length (all regularly used)	6 674	74	6 600	Longueur totale (toute régulièrement utilisée)	Вся длина (вся регулярно используемая)
of which for craft with a carrying capacity of:				dont pour bateaux d'une capacité de charge de:	в том числе для судов с грузоподъемностью:
Up to 649 tons	6 111	31	6 080	Jusqu'à 649 tonnes	До 649 тонн
650 - 3 000 tons	563	43	520	650 - 3 000 tonnes	650 - 3 000 тонн
FRANCE — FRANCE — ФРАНЦИЯ					
1970				1970	1970
Total length	8 623	4 696	3 927 (b)	Longueur totale	Вся длина
of which for craft with a carrying capacity of:				dont pour bateaux d'une capacité de charge de:	в том числе для судов с грузоподъемностью:
Up to 249 tons	2 213	1 144	1 069	Jusqu'à 249 tonnes	До 249 тонн
250 - 399 tons	3 588	2 916	672	250 - 399 tonnes	250 - 399 тонн
400 - 649 tons	475	15	460	400 - 649 tonnes	400 - 649 тонн
650 - 999 tons	435	240	195	650 - 999 tonnes	650 - 999 тонн
1 000 - 1 499 tons	89	16	73	1 000 - 1 499 tonnes	1 000 - 1 499 тонн
1 500 - 2 999 tons	788	116	672 (b)	1 500 - 2 999 tonnes	1 500 - 2 999 тонн
3 000 tons and over	1 035	249	786 (b)	3 000 tonnes et plus	3 000 тонн и более
Length regularly used	7 433	4 341	3 092 (b)	Longueur régulièrement utilisée	Длина регулярно используемая
of which for craft with a carrying capacity of:				dont pour bateaux d'une capacité de charge de:	в том числе для судов с грузоподъемностью:
Up to 249 tons	1 339	828	511	Jusqu'à 249 tonnes	До 249 тонн
250 - 399 tons	3 496	2 896	600	250 - 399 tonnes	250 - 399 тонн
400 - 649 tons	405	-	405	400 - 649 tonnes	400 - 649 тонн
650 - 999 tons	372	240	132	650 - 999 tonnes	650 - 999 тонн
1 000 - 1 499 tons	39	14	25	1 000 - 1 499 tonnes	1 000 - 1 499 тонн
1 500 - 2 999 tons	761	114	647 (b)	1 500 - 2 999 tonnes	1 500 - 2 999 тонн
3 000 tons and over	1 021	249	772 (b)	3 000 tonnes et plus	3 000 тонн и более
GERMAN DEMOCRATIC REPUBLIC — RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE ALLEMANDE — ГЕРМАНСКАЯ ДЕМОКРАТИЧЕСКАЯ РЕСПУБЛИКА					
1970				1970	1970
Total length (all regularly used)	2 519	580	1 939	Longueur totale (toute régulièrement utilisée)	Вся длина (вся регулярно используемая)
of which for craft with a carrying capacity of:				dont pour bateaux d'une capacité de charge de:	в том числе для судов с грузоподъемностью:
Up to 300 tons	777	...	...	Jusqu'à 300 tonnes	До 300 тонн
301 - 600 tons	62	...	...	301 - 600 tonnes	301 - 600 тонн
601 - 1 000 tons	1 680	...	...	601 - 1 000 tonnes	601 - 1 000 тонн

For notes see end of table. Voir notes à la fin du tableau. См. примечания в конце таблицы.

Inland waterways
Voies navigables intérieures
Внутренние водные пути

17. Length of navigable inland waterways
17. Longueur des voies navigables intérieures
17. Длина судоходных внутренних водных путей

Date of information Waterways by permissible carrying capacity of craft	Total Всего	Canals Canaux Каналы	Rivers and lakes Fleuves et lacs Реки и озера	Date des renseignements Voies navigables selon la capacité de charge autorisée des bateaux	Дата получения сведений Водные пути по разрешенной грузоподъемности судов
	km — км				
HUNGARY			**HONGRIE**		**ВЕНГРИЯ**
1970				1970	1970
Total length	1 688	212[r]	1 476	Longueur totale	Вся длина
of which: regularly used	1 277	7	1 270	dont: régulièrement utilisée	в том числе: регулярно используемая
ITALY			**ITALIE**		**ИТАЛИЯ**
1970				1970	1970
Total length	2 237	849	1 388	Longueur totale	Вся длина
of which for craft with a carrying capacity of:				dont pour bateaux d'une capacité de charge de:	в том числе для судов с грузоподъемностью:
Up to 249 tons	560	276	284	Jusqu'à 249 tonnes	До 249 тонн
250 - 399 tons	637	283	354	250 - 399 tonnes	250 - 399 тонн
400 - 649 tons	371	180	191	400 - 649 tonnes	400 - 649 тонн
650 - 999 tons	178	40	138	650 - 999 tonnes	650 - 999 тонн
1 000 - 1 499 tons	232	70	162	1 000 - 1 499 tonnes	1 000 - 1 499 тонн
1 500 - 2 999 tons	259	-	259	1 500 - 2 999 tonnes	1 500 - 2 999 тонн
LUXEMBOURG			**LUXEMBOURG**		**ЛЮКСЕМБУРГ**
1970				1970	1970
Total length	36	36	-	Longueur totale	Вся длина
NETHERLANDS			**PAYS-BAS**		**НИДЕРЛАНДЫ**
1970				1970	1970
Total length (all regularly used)	5 598	4 028	1 570	Longueur totale (toute régulièrement utilisée)	Вся длина (вся регулярно используемая)
of which for craft with a carrying capacity of:				dont pour bateaux d'une capacité de charge de:	в том числе для судов с грузоподъемностью:
Up to 79 tons	568	568	-	Jusqu'à 79 tonnes	До 79 тонн
80 - 149 tons	662	620	42	80 - 149 tonnes	80 - 149 тонн
150 - 249 tons	485	468	17	150 - 249 tonnes	150 - 249 тонн
250 - 399 tons	462	462	-	250 - 399 tonnes	250 - 399 тонн
400 - 649 tons	868	812	56	400 - 649 tonnes	400 - 649 тонн
650 - 999 tons	133	87	46	650 - 999 tonnes	650 - 999 тонн
1 000 - 1 499 tons	742	568	174	1 000 - 1 499 tonnes	1 000 - 1 499 тонн
1 500 - 1 999 tons	-	-	-	1 500 - 1 999 tonnes	1 500 - 1 999 тонн
2 000 tons and over	1 679	444	1 235	2 000 tonnes et plus	2 000 тонн и более
POLAND			**POLOGNE**		**ПОЛЬША**
1970				1970	
Total length	3 755	340	3 415	Longueur totale	Вся длина
of which for craft with a carrying capacity of:				dont pour bateaux d'une capacité de charge de:	в том числе для судов с грузоподъемностью:
Up to 249 tons	1 753	52	1 701	Jusqu'à 249 tonnes	До 249 тонн
250 - 399 tons	174	87	87	250 - 399 tonnes	250 - 399 тонн
400 - 649 tons	888	157	731	400 - 649 tonnes	400 - 649 тонн
650 - 999 tons	790	44	746	650 - 999 tonnes	650 - 999 тонн
1 000 - 1 499 tons	95	-	95	1 000 - 1 499 tonnes	1 000 - 1 499 тонн
1 500 - 2 999 tons	-	-	-	1 500 - 2 999 tonnes	1 500 - 2 999 тонн
3 000 tons and over	55	-	55	3 000 tonnes et plus	3 000 тонн и более
Length regularly used	3 432	285	3 147	Longueur régulièrement utilisée	Длина регулярно используемая
of which for craft with a carrying capacity of:				dont pour bateaux d'une capacité de charge de:	в том числе для судов с грузоподъемностью:
Up to 249 tons	1 433	-	1 433	Jusqu'à 249 tonnes	До 249 тонн
250 - 399 tons	174	87	87	250 - 399 tonnes	250 - 399 тонн
400 - 649 tons	888	157	731	400 - 649 tonnes	400 - 649 тонн
650 - 999 tons	787	41	746	650 - 999 tonnes	650 - 999 тонн
1 000 - 1 499 tons	95	-	95	1 000 - 1 499 tonnes	1 000 - 1 499 тонн
1 500 - 2 999 tons	-	-	-	1 500 - 2 999 tonnes	1 500 - 2 999 тонн
3 000 tons and over	55	-	55	3 000 tonnes et plus	3 000 тонн и более

For notes see end of table. Voir notes à la fin du tableau. См. примечания в конце таблицы.

Inland waterways
Voies navigables intérieures
Внутренние водные пути

17. Length of navigable inland waterways
17. Longueur des voies navigables intérieures
17. Длина судоходных внутренних водных путей

Date of information Waterways by permissible carrying capacity of craft	Total Всего	Canals Canaux Каналы	Rivers and lakes Fleuves et lacs Реки и озера	Date des renseignements Voies navigables selon la capacité de charge autorisée des bateaux	Дата получения сведений Водные пути по разрешенной грузоподъемности судов
	km — км				
ROMANIA		**ROUMANIE**			**РУМЫНИЯ**
1970				1970	1970
Total length	1 691	40	1 651	Longueur totale	Вся длина
Length regularly used	1 673	40	1 633	Longueur régulièrement utilisée	Длина регулярно используемая
of which for craft with a carrying capacity of:				dont pour bateaux d'une capacité de charge de:	в том числе для судов с грузоподъемностью:
Up to 249 tons	70	40	30	Jusqu'à 249 tonnes	До 249 тонн
250 - 399 tons	73	-	73	250 - 399 tonnes	250 - 399 тонн
400 - 649 tons	-	-	-	400 - 649 tonnes	400 - 649 тонн
650 - 999 tons	118	-	118	650 - 999 tonnes	650 - 999 тонн
1 000 - 1 499 tons	226	-	226	1 000 - 1 499 tonnes	1 000 - 1 499 тонн
1 500 - 2 999 tons	1 016	-	1 016	1 500 - 2 999 tonnes	1 500 - 2 999 тонн
3 000 tons and over	170	-	170	3 000 tonnes et plus	3 000 тонн и более
SWEDEN		**SUÈDE**			**ШВЕЦИЯ**
1970				1970	1970
Total length	736	476	260	Longueur totale	Вся длина
of which for craft with a carrying capacity of:				dont pour bateaux d'une capacité de charge de:	в том числе для судов с грузоподъемностью:
Up to 249 tons	389	295	94	Jusqu'à 249 tonnes	До 249 тонн
250 - 399 tons	249	158	91	250 - 399 tonnes	250 - 399 тонн
400 - 649 tons	-	-	-	400 - 649 tonnes	400 - 649 тонн
650 - 999 tons	-	-	-	650 - 999 tonnes	650 - 999 тонн
1 000 - 1 499 tons	-	-	-	1 000 - 1 499 tonnes	1 000 - 1 499 тонн
1 500 - 2 999 tons	86	11	75	1 500 - 2 999 tonnes	1 500 - 2 999 тонн
3 000 tons and over	12	12	-	3 000 tonnes et plus	3 000 тонн и более
Length regularly used	642	449	193	Longueur régulièrement utilisée	Длина регулярно используемая
of which for craft with a carrying capacity of:				dont pour bateaux d'une capacité de charge de:	в том числе для судов с грузоподъемностью:
Up to 249 tons	295	268	27	Jusqu'à 249 tonnes	До 249 тонн
250 - 399 tons	249	158	91	250 - 399 tonnes	250 - 399 тонн
400 - 649 tons	-	-	-	400 - 649 tonnes	400 - 649 тонн
650 - 999 tons	-	-	-	650 - 999 tonnes	650 - 999 тонн
1 000 - 1 499 tons	-	-	-	1 000 - 1 499 tonnes	1 000 - 1 499 тонн
1 500 - 2 999 tons	86	11	75	1 500 - 2 999 tonnes	1 500 - 2 999 тонн
3 000 tons and over	12	12	-	3 000 tonnes et plus	3 000 тонн и более
SWITZERLAND		**SUISSE**			**ШВЕЙЦАРИЯ**
1970				1970	1970
Total length (all regularly used)	21	-	21	Longueur totale (toute régulièrement utilisée)	Вся длина (вся регулярно используемая)
of which for craft with a carrying capacity of:				dont pour bateaux d'une capacité de charge de:	в том числе для судов с грузоподъемностью:
Up to 1 499 tons	6	-	6	Jusqu'à 1 499 tonnes	До 1 499 тонн
1 500 - 2 999 tons	15	-	15	1 500 - 2 999 tonnes	1 500 - 2 999 тонн
USSR (c)		**URSS** (c)			**СССР** (c)
1970				1970	1970
Total length	144 500 (d)	...	...	Longueur totale	Вся длина
BYELORUSSIAN S.S.R. (c)		**R.S.S. de BIELORUSSIE** (c)			**БЕЛОРУССКАЯ ССР** (c)
1970				1970	1970
Total length	3 956	...	...	Longueur totale	Вся длина

For notes see end of table. Voir notes à la fin du tableau. См. примечания в конце таблицы.

Inland waterways
Voies navigables intérieures
Внутренние водные пути

17. Length of navigable inland waterways
17. Longueur des voies navigables intérieures
17. Длина судоходных внутренних водных путей

Date of information Waterways by permissible carrying capacity of craft	Total Всего	Canals Canaux Каналы	Rivers and lakes Fleuves et lacs Реки и озера	Date des renseignements Voies navigables selon la capacité de charge autorisée des bateaux	Дата получения сведений Водные пути по разрешенной грузоподъемности судов
	km — км				
UKRAINIAN S.S.R. (c) — **R.S.S. d'UKRAINE** (c) — **УКРАИНСКАЯ ССР** (c)					
1970				1970	1970
Total length	4 724 (d)	...	...	Longueur totale	Вся длина
UNITED KINGDOM (e) — **ROYAUME-UNI** (e) — **СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО** (e)					
1970				1970	1970
Total length	1 457	599	858	Longueur totale	Вся длина
of which for craft with a carrying capacity of:				dont pour bateaux d'une capacité de charge de:	в том числе для судов с грузоподъемностью:
Up to 249 tons	1 180	517	663	Jusqu'à 249 tonnes	До 249 тонн
250 - 399 tons	171	55	116	250 - 399 tonnes	250 - 399 тонн
400 - 649 tons	79	-	79	400 - 649 tonnes	400 - 649 тонн
650 - 999 tons	27	27	-	650 - 999 tonnes	650 - 999 тонн
Length regularly used	529	191	338	Longueur régulièrement utilisée	Длина регулярно используемая
of which for craft with a carrying capacity of:				dont pour bateaux d'une capacité de charge de:	в том числе для судов с грузоподъемностью:
Up to 249 tons	252	109	143	Jusqu'à 249 tonnes	До 249 тонн
250 - 399 tons	171	55	116	250 - 399 tonnes	250 - 399 тонн
400 - 649 tons	79	-	79	400 - 649 tonnes	400 - 649 тонн
650 - 999 tons	27	27	-	650 - 999 tonnes	650 - 999 тонн
YUGOSLAVIA — **YOUGOSLAVIE** — **ЮГОСЛАВИЯ**					
1970				1970	1970
Total length (all regularly used)	2 001	191	1 810	Longueur totale (toute régulièrement utilisée)	Вся длина (вся регулярно используемая)
of which for craft with a carrying capacity of:				dont pour bateaux d'une capacité de charge de:	в том числе для судов с грузоподъемностью:
Up to 249 tons	275	-	275	Jusqu'à 249 tonnes	До 249 тонн
250 - 399 tons	224	191	33	250 - 399 tonnes	250 - 399 тонн
400 - 649 tons	67	-	67	400 - 649 tonnes	400 - 649 тонн
650 - 999 tons	249	-	249	650 - 999 tonnes	650 - 999 тонн
1 000 - 1 499 tons	598	-	598	1 000 - 1 499 tonnes	1 000 - 1 499 тонн
1 500 - 2 999 tons	-	-	-	1 500 - 2 999 tonnes	1 500 - 2 999 тонн
3 000 tons and over	588	-	588	3 000 tonnes et plus	3 000 тонн и более

(a) In addition, about 40 000 km of inland waterways conform to floating standards, of which about 9 000 km are in regular use.
(b) Of which 43 km in the maritime sector.
(c) Data for the Byelorussian and Ukrainian SSR are included under those for the USSR.
(d) Of which about 77 000 km in the USSR and 3 646 km in the Ukrainian SSR marked with signs and signals, such as buoys and beacons, on the waterways or on its banks, in order to ensure safe day and night navigation.
(e) Great Britain.

(a) En outre, environ 40 000 km de voies navigables satisfont aux normes pour le flottage, dont 9 000 km sont régulièrement utilisés.
(b) Dont 43 km de sections maritimes.
(c) Les données relatives aux RSS de la Biélorussie et de l'Ukraine sont comprises sous celles de l'URSS.
(d) Dont environ 77 000 km en URSS et 3 646 km en RSS d'Ukraine balisés et équipés de signaux (p.e. boués, phares, balises) sur la voie navigable ou ses rives, pour assurer une navigation sans danger jour et nuit.
(e) Grande-Bretagne.

(a) Кроме того, около 40 000 км внутренних водных путей соответствуют стандартам для плавания, из которых 9 000 км регулярно используются.
(b) В том числе 43 км в морском секторе.
(c) Данные по Белорусской и Украинской ССР включены в данные по СССР.
(d) В том числе около 77 000 км в СССР и 3 646 км в УССР, имеющих знаки и сигналы, такие, как буи и бакены на фарватере или на его берегах, в целях обеспечения безопасности дневного и ночного судоходства.
(e) Великобритания.

PUSHER AND PUSHED INLAND WATERWAY CRAFT AT END OF 1970

BATEAUX DE NAVIGATION INTERIEURE SPECIALISES POUR LE POUSSAGE, A LA FIN DE 1970

ТОЛКАЮЩИЕ И ТОЛКАЕМЫЕ СУДА ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЕЙ НА КОНЕЦ 1970 ГОДА

Item Rubrique Статья	AUSTRIA AUTRICHE АВСТРИЯ			FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY† REPUBLIQUE FEDERALE D'ALLEMAGNE† ФЕДЕРАТИВНАЯ РЕСПУБЛИКА ГЕРМАНИИ†			FRANCE FRANCE ФРАНЦИЯ			HUNGARY HONGRIE ВЕНГРИЯ			POLAND POLOGNE ПОЛЬША		
	Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t/т	Power Puissance Мощность 1 000 hp/cv/л.с.	Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t/т	Power Puissance Мощность 1 000 hp/cv/л.с.	Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t/т	Power Puissance Мощность 1 000 hp/cv/л.с.	Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t/т	Power Puissance Мощность 1 000 hp/cv/л.с.	Number Nombre Число	Capacity Capacité Грузоподъемность 1 000 t/т	Power Puissance Мощность 1 000 hp/cv/л.с.
ropelled pusher barges eurs-pousseurs ные судно-толкачи	4	4.5	3.7	54	63.6	41.3	78	30.4	17.9	-	-	-	-	-	-
ropelled pusher tankers eurs-pousseurs-citernes ные наливные судно-толкачи	6	5.9	6.1	11	16.0	11.8	5	3.4	2.1	-	-	-	-	-	-
-towed barges s-barges мо-буксируемые баржи	3	3.3		70	75.0		...	...		6	9.6		393	154.3	
-towed tankers s-barges-citernes мо-буксируемые наливные баржи	3	2.8		7	7.1		...	...		-	-		-	-	
tugs ırs-remorqueurs н-буксиры	-		-	25		14.5	...		...	3		5.2	103		22.5

The above information has been received by the secretariat in answer to the revised questionnaire QUEST/TRANS-IWT/A.B/2/Rev.1. Data are included under items 1, 2, 3, 5 and 7, respectively, of table 18.

Le secrétariat a reçu les renseignements ci-dessus en réponse au questionnaire revisé QUEST/TRANS-IWT/A.B/2/Rev.1. Les données sont comprises sous les rubriques 1, 2, 3, 5 et 7 respectivement, du tableau 18.

ание: Приведенная выше информация была получена Секретариатом в ответ на пересмотренный вопросник QUEST/TRANS-IWT/A.B/2/Rev.1. Данные включены, соответственно, в данные статей 1, 2, 3, 5 и 7 таблицы 18.

Inland waterways

18. Craft in service at end of year, by carrying capacity [1][2]

Voies navigables intérieures

18. Bateaux en service à la fin de l'année, selon la capacité de charge [1][2]

Внутренние водные пути

18. Суда, находящиеся в эксплуатации к концу года, по грузоподъемности [1][2]

1	Self-propelled barges	Automoteurs	Самоходные суда
2	Self-propelled tankers	Automoteurs-citernes	Самоходные наливные суда
3	Dumb barges	Chalands et péniches	Баржи и шаланды
4	of which : pushed barges	dont : barges	в том числе : толкаемые баржи
5	Dumb tankers	Bateaux-citernes	Наливные суда
6	of which : pushed tankers	dont : barges-citernes	в том числе : толкаемые наливные суда
7	Tugs	Remorqueurs	Буксиры
8	of which : pusher craft	dont : pousseurs	в том числе : толкачи
9	Craft by carrying capacity — Self-propelled barges — Up to 249 tons	Bateaux selon la capacité de charge — Automoteurs — Jusqu'à 249 tonnes	Суда по грузоподъемности — Самоходные суда — До 249 тонн
10	250– 399 tons	250– 399 tonnes	250– 399 тонн
11	400– 649 tons	400– 649 tonnes	400– 649 тонн
12	650– 999 tons	650– 999 tonnes	650– 999 тонн
13	1 000–1 499 tons	1 000–1 499 tonnes	1000–1499 тонн
14	1 500–2 999 tons	1 500–2 999 tonnes	1500–2999 тонн
15	3 000 tons and over	3 000 tonnes et plus	3000 тонн и более
16	Self-propelled tankers — Up to 249 tons	Automoteurs-citernes — Jusqu'à 249 tonnes	Самоходные наливные суда — До 249 тонн
17	250– 399 tons	250– 399 tonnes	250– 399 тонн
18	400– 649 tons	400– 649 tonnes	400– 649 тонн
19	650– 999 tons	650– 999 tonnes	650– 999 тонн
20	1 000–1 499 tons	1 000–1 499 tonnes	1000–1499 тонн
21	1 500–2 999 tons	1 500–2 999 tonnes	1500–2999 тонн
22	3 000 tons and over	3 000 tonnes et plus	3000 тонн и более
23	Dumb barges — Up to 249 tons	Chalands et péniches — Jusqu'à 249 tonnes	Баржи и шаланды — До 249 тонн
24	250– 399 tons	250– 399 tonnes	250– 399 тонн
25	400– 649 tons	400– 649 tonnes	400– 649 тонн
26	650– 999 tons	650– 999 tonnes	650– 999 тонн
27	1 000–1 499 tons	1 000–1 499 tonnes	1000–1499 тонн
28	1 500–2 999 tons	1 500–2 999 tonnes	1500–2999 тонн
29	3 000 tons and over	3 000 tonnes et plus	3000 тонн и более
30	Dumb tankers — Up to 249 tons	Bateaux-citernes — Jusqu'à 249 tonnes	Наливные суда — До 249 тонн
31	250– 399 tons	250– 399 tonnes	250– 399 тонн
32	400– 649 tons	400– 649 tonnes	400– 649 тонн
33	1 000–1 499 tons	1 000–1 499 tonnes	1000–1499 тонн
34	1 500–2 999 tons	1 500–2 999 tonnes	1500–2999 тонн
35	3 000 tons and over	3 000 tonnes et plus	3000 тонн и более
36			
37	Total of all craft	Total de tous les bâtiments	Всего по итогу судов

(1) In general, figures do not reflect changes due to conversion or re-classification of craft.

(2) Details of items 1, 2, 3, 5 and 7 are shown in the table on page 91.

(1) En général, les chiffres ne reflètent pas les changements dus à la conversion ou à la reclassification des bateaux.

(2) Les détails des rubriques 1, 2, 3, 5 et 7 figurent dans le tableau à la page 91.

(1) В основном, цифры не отражают изменений происходящих в результате перестройки, или переклассификации судов.

(2) Разбивка статей 1, 2, 3, 5 и 7 приведена в таблице на стр. 91.

TABLE 18 — TABLEAU 18 — ТАБЛИЦА 18

	AUSTRIA — AUTRICHE — АВСТРИЯ							BELGIUM — BELGIQUE — БЕЛЬГИЯ						
	Number — Nombre — Число				Capacity and/or power — Capacité et/ou puissance — Грузоподъемность и/или мощность			Number — Nombre — Число				Capacity and/or power — Capacité et/ou puissance — Грузоподъемность и/или мощность		
	1963	1969	1970		1963	1969	1970	1963	1969	1970		1963	1969	1970
1	3	18	19	A	2.3	18.3	20.1	4 766	4 660	4 442	A	1 984.5	2 142.1	2 [illegible]
				B	1.3	14.7	16.8				B	759.5	916.0	8[illegible]
2	1	8	8	A	0.3	7.3	7.3	357	387	391	A	140.1	182.7	18[illegible]
				B	0.4	7.3	7.3				B	68.7	93.7	[illegible]
3	239 (a)	158	152	A	195.9 (a)	138.2	139.4	752	499	438	A	551.5	393.5	357.6
4	...	3	13		...	3.3	15.1	11	22	31		12.8	25.8	38.6
5	73 (a)	59	57		69.8 (a)	56.8	54.9	14	17	17		11.0	12.9	12.8
6	...	2	4		...	1.8	3.8	-	5	5		-	1.6	1.6
7	40 (a)	33	29	B	33.0 (a)	29.3	26.1	176	...	249	B	26.5	...	41.7
8	-	1	1		-	2.2	2.2	1	...	14		0.7	...	6.2
9	-	-	...	A	-	-	...	385	266	224	A	62.2	44.6	38.5
				B	-	-					B	25.3	21.2	18.4
10	-	1	...	A	-	0.3	...	3 240	3 034	2 912	A	1 154.2	1 086.7	1 044.5
				B	-	0.3	...				B	413.9	433.0	436.5
11	1	1	...	A	0.6	0.6	...	716	754	730	A	362.7	387.2	374.7
				B	0.4	0.4	...				B	135.6	154.8	150.2
12	2	6	...	A	1.7	5.4	...	313	371	345	A	262.1	314.1	293.5
				B	0.9	3.7	...				B	120.3	154.0	144.2
13	-	10	...	A	-	12.1	...	102	206	198	A	126.3	258.7	248.5
				B	-	3.7	...				B	59.4	123.2	119.3
14	-	-	...	A	-	-	...	10	28	31	A	17.1	47.5	54.2
				B	-	-	...				B	5.0	18.9	22.7
15	-	-	...	A	-	-	...	-	1	2	A	-	3.1	6.7
				B	-	-	...				B	-	0.8	2.5
16	-	-	...	A	-	-	...	96	94	97	A	7.4	7.7	8.2
				B	-	-	...				B	4.7	5.7	6.1
17	1	1	...	A	0.3	0.3	...	153	145	145	A	47.7	45.3	45.4
				B	0.4	0.4	...				B	19.9	19.9	19.9
18	-	-	...	A	-	-	...	43	52	54	A	21.9	26.5	27.7
				B	-	-	...				B	9.5	12.1	13.0
19	-	4	...	A	-	3.7	...	45	50	49	A	38.2	42.6	41.8
				B	-	3.5	...				B	19.8	22.1	21.5
20	-	3	...	A	-	3.2	...	19	37	37	A	23.3	45.5	45.7
				B	-	3.4	...				B	13.5	24.4	24.4
21	-	-	...	A	-	-	...	1	9	9	A	1.7	15.1	15.1
				B	-	-	...				B	1.3	9.4	9.4
22	-	-	...	A	-	-	...	-	-	-	A	-	-	-
				B	-	-	...				B	-	-	-
23	1	-	...	A	0.2	-	...	54	54	54	A	7.5	7.3	7.3
24	1	-	...		0.3	-	...	228	124	89		81.8	44.9	32.2
25	34	19	...		19.9	10.7	...	202	121	108		100.1	60.3	53.8
26	178	115	...	A	145.1	98.2	...	53	29	26	A	46.4	24.3	[illegible]
27	25	24	...		30.3	29.3	...	150	114	102		202.6	156.1	139.2
28	-	-	...		-	-	...	65	57	59		113.1	100.6	103.8
29	-	-	...		-	-	...	-	-	-		-	-	-
30	-	-	...	A	-	-	...	4	2	2	A	0.4	0.2	0.2
31	-	-	...		-	-	...	1	5	5		0.3	1.4	1.4
32	2	1	...		1.2	0.5	...	-	1	1		-	0.4	0.4
33	53	43	...	A	49.3	40.0	...	3	2	2	A	2.6	1.8	1.8
34	18	15	...		19.3	16.2	...	6	6	6		7.7	7.2	7.2
35	-	-	...		-	-	...	-	1	1		-	1.7	1.7
36	-	-	...		-	-	...	-	-	-		-	-	-
37	356	276	...	A	268.3	220.6	...	6 065	5 654	5 535	A	2 687.1	2 731.1	2 614.2
				B	34.7	51.3	...				B	854.7	1 026.0	1 028.8

For notes and code see end of table.

Voir notes et code à la fin du tableau.

См. примечания и шифр в конце таблицы.

TABLE 18 TABLEAU 18 ТАБЛИЦА 18

	BULGARIA BULGARIE БОЛГАРИЯ							CZECHOSLOVAKIA TCHECOSLOVAQUIE ЧЕХОСЛОВАКИЯ						
	Number Nombre Число			Capacity and/or power Capacité et/ou puissance Грузоподъемность и/или мощность				Number Nombre Число			Capacity and/or power Capacité et/ou puissance Грузоподъемность и/или мощность			
	1963	1969	1970		1963	1969	1970	1963	1969	1970		1963	1969	1970
1	2	–	...	A	0.5	–	...	...	77	78	A	...	46.8	47.6
			...	B	...	–	...				B	...	34.7	33.7
2	–	–	...	A	–	–	...	...	4	3	A	...	1.8	1.4
			...	B	–	–	...				B	...	3.2	2.8
(b) 3	88	153	175	A	77.0	172.5	204.0 (b)	...	295	295	A	...	244.1	239.8
4	...	...	...		...	...	...	...	55	56		...	47.1	46.7
(b) 5	...	...	...		...	...	... (b)	...	25	25		...	20.7	20.7
6	...	...	...		...	...	...	...	–	–		...	–	–
7	19	25	26	B	11.7	22.5	23.6	...	74	75	B	...	44.5	45.2
8	...	...	...		...	...	...	...	17	21		...	6.2	10.8
9	...	...	...	A	...	...	...	...	1	1	A	...	0.1	0.1
				B	...	...	...				B	...	0.1	0.1
10	...	...	...	A	...	...	...	...	9	9	A	...	3.1	3.1
				B	...	...	...				B	...	2.7	2.6
11	...	...	...	A	...	...	...	...	61	61	A	...	31.5	31.5
				B	...	...	...				B	...	23.6	23.6
12	...	...	...	A	...	...	...	...	–	1	A	...	–	0.9
				B	...	...	...				B	...	–	1.0
13	...	...	...	A	...	...	...	...	–	–	A	...	–	–
				B	...	...	...				B	...	–	–
14	...	...	...	A	...	...	...	...	6	6	A	...	11.6	12.0
				B	...	...	...				B	...	8.4	8.4
15	...	...	...	A	...	...	...	...	–	–	A	...	–	–
				B	...	...	...				B	...	–	–
16	...	...	...	A	...	...	...	...	–	–	A	...	–	–
				B	...	...	...				B	...	–	–
17	...	...	...	A	...	...	...	...	–	–	A	...	–	–
				B	...	...	...				B	...	–	–
18	...	...	...	A	...	...	...	...	4	3	A	...	1.8	1.4
				B	...	...	...				B	...	3.2	2.8
19	...	...	...	A	...	...	...	...	–	–	A	...	–	–
				B	...	...	...				B	...	–	–
20	...	...	...	A	...	...	...	...	–	–	A	...	–	–
				B	...	...	...				B	...	–	–
21	...	...	...	A	...	...	...	...	–	–	A	...	–	–
				B	...	...	...				B	...	–	–
22	...	...	...	A	...	...	...	...	–	–	A	...	–	–
				B	...	...	...				B	...	–	–
23	...	...	...	A	...	...	...	...	–	–	A	...	–	–
24	...	...	...		...	...	...	...	12	15		...	4.5	5.5
25	...	...	...		...	...	...	...	121	119		...	66.7	65.8
26	...	...	...		...	...	...	...	64	75		...	114.1	63.9
27	...	...	...		...	...	...	...	80	70		...	31.6	30.5
28	...	...	...		...	...	...	...	18	16		...	27.2	24.1
29	...	...	...		...	...	...	...	–	–		...	–	–
30	...	...	...	A	...	...	...	...	–	–	A	...	–	–
31	...	...	...		...	...	...	...	–	–		...	–	–
32	...	...	...		...	...	...	...	–	–		...	–	–
33	...	...	...		...	...	...	...	25	25		...	20.7	20.7
34	...	...	...		...	...	...	...	–	–		...	–	–
35	...	...	...		...	...	...	...	–	–		...	–	–
36	...	...	...		...	...	...	...	–	–		...	–	–
37	109	178	201	A	77.5	172.5	204.0	...	475	476	A	...	313.5	309.5
				B	11.7	22.5	23.6				B	...	82.4	81.7

For notes and code see end of table. Voir notes et code à la fin du tableau. См. примечания и шифр в конце таблицы.

TABLE 18 TABLEAU 18 ТАБЛИЦА 18

	FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY † / RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE † / ФЕДЕРАТИВНАЯ РЕСПУБЛИКА ГЕРМАНИИ †						
	Number / Nombre / Число			Capacity and/or power / Capacité et/ou puissance / Грузоподъемность и/или мощность			
	1963	1969	1970		1963	1969	1970
1	4 669	4 728	4 443	A	2 513.0	2 887.8	2 835.9
				B	1 405.5	1 620.0	1 598.8
2	713	714	747	A	541.4	562.1	611.8
				B	328.4	332.0	362.6
3	2 072	1 159	979	A	1 842.0	1 078.5	969.4
4	48	137	127		51.0	186.1	203.9
5	176	164	167		104.8	98.7	106.8
6	3	13	15		1.4	16.6	23.9
7	750	469	448	B	279.5	187.4	183.3
8	14	44	28		12.8	34.7	28.8
9	1 091 (d)	877	713	A	159.2 (d)	129.9	103.3
				B	83.1 (d)	75.0	60.3
10	899 (e)	877	799	A	289.1 (e)	283.5	259.7
				B	144.1 (e)	145.8	137.1
11	974 (f)	927	882	A	502.5 (f)	477.8	455.0
				B	284.0 (f)	273.9	261.4
12	1 414 (g)	1 316	1 272	A	1 200.1 (g)	1 096.3	1 059.8
				B	669.5 (g)	608.0	587.3
13	288 (h)	714	748	A	356.6 (h)	872.9	912.1
				B	222.6 (h)	501.8	526.0
14	3 (i)	17	29	A	5.5 (i)	27.5	46.0
				B	2.2 (i)	15.6	26.8
15	-	-	-	A	-	-	-
				B	-	-	-
16	142 (d)	154	153	A	14.6 (d)	16.2	16.4
				B	19.0 (d)	21.3	21.3
17	20 (e)	24	21	A	6.6 (e)	8.1	7.0
				B	4.3 (e)	5.9	4.9
18	45 (f)	42	43	A	23.2 (f)	21.5	21.8
				B	15.0 (f)	14.2	14.5
19	378 (g)	245	236	A	338.3 (g)	215.6	207.3
				B	197.2 (g)	123.8	119.6
20	124 (h)	243	279	A	151.9 (h)	290.7	333.6
				B	87.3 (h)	159.4	186.0
21	4 (i)	6	15	A	6.8 (i)	10.0	25.7
				B	5.6 (i)	7.3	16.2
22	-	-	-	A	-	-	-
				B	-	-	-
23	150 (d)	93	80	A	20.9 (d)	14.5	11.8
24	100 (e)	93	74		51.5 (e)	30.2	24.2
25	353 (f)	214	155		192.4 (f)	115.8	82.8
26	709 (g)	515	264		536.4 (g)	369.7	223.4
27	581 (h)	304	268		767.7 (h)	462.0	354.3
28	119 (i)	132	138		214.3 (i)	246.3	273.0
29	-	-	-		-	-	-
30	41 (d)	46	48	A	4.9 (d)	6.0	6.2
31	27 (e)	23	22		8.3 (e)	7.0	6.7
32	30 (f)	24	23		15.9 (f)	12.6	12.1
33	57 (g)	49	47		47.1 (g)	39.8	37.7
34	17 (h)	12	13		21.8 (h)	14.8	16.0
35	4 (i)	10	14		6.9 (i)	18.6	28.1
36	-	-	-		-	-	-
37	8 380	7 234	6 784	A	5 001.2	4 627.1	4 523.9
				B	2 013.4	2 139.4	2 144.7

For notes and code see end of table.

	FRANCE (c) / FRANCE (c) / ФРАНЦИЯ (c)						
	Number / Nombre / Число			Capacity and/or power / Capacité et/ou puissance / Грузоподъемность и/или мощность			
	1963	1969	1970		1963	1969	1970
1	...	5 042	5 061	A	...	1 889.5	1 893.5
				B	...	670.6	686.5
2	...	528	522	A	...	233.2	230.8
				B	...	104.7	104.3
3	...	1 491	1 447	A	...	729.1	725.4
4	...	662	705		...	427.2	457.4
5	...	148	144		...	142.7	144.4
6	...	105	109		...	122.9	128.7
7	...	197	207	B	...	111.4	119.9
8	...	124	138		...	90.8	100.7
9	...	225	232	A	...	39.3	40.8
				B	...	21.1	22.1
10	...	4 056	4 079	A	...	1 452.3	1 460.7
				B	...	486.2	503.4
11	...	603	597	A	...	261.2	258.7
				B	...	93.3	93.5
12	...	157	152	A	...	135.5	132.2
				B	...	69.5	67.0
13	...	1	1	A	...	1.1	1.1
				B	...	0.5	0.5
14	...	-	-	A	...	-	-
				B	...	-	-
15	...	-	-	A	...	-	-
				B	...	-	-
16	...	44	42	A	...	9.0	8.6
				B	...	3.8	3.5
17	...	309	305	A	...	105.2	103.8
				B	...	41.5	41.6
18	...	101	102	A	...	51.8	52.4
				B	...	21.7	22.2
19	...	59	59	A	...	47.6	47.6
				B	...	26.6	26.5
20	...	12	11	A	...	13.9	12.6
				B	...	8.3	7.8
21	...	3	3	A	...	5.8	5.8
				B	...	2.6	2.7
22	...	-	-	A	...	-	-
				B	...	-	-
23	...	195	198	A	...	26.4	26.3
24	...	622	565		...	215.4	195.3
25	...	431	426		...	186.7	190.4
26	...	142	139		...	105.8	103.4
27	...	13	13		...	16.5	16.6
28	...	98	106		...	178.5	193.5
29	...	-	-		...	-	-
30	...	-	-	A	...	-	-
31	...	29	24		...	10.7	8.9
32	...	37	36		...	18.0	17.1
33	...	21	21		...	19.5	19.5
34	...	26	26		...	29.4	29.4
35	...	35	37		...	65.2	69.6
36	...	-	-		...	-	-
37	...	7 406	7 381	A	...	2 994.5	2 994.1
				B	...	886.7	910.7

Voir notes et code à la fin du tableau.

См. примечания и шифр в конце таблицы.

TABLE 18 — TABLEAU 18 — ТАБЛИЦА 18

		HUNGARY [j] — HONGRIE [j] — ВЕНГРИЯ [j]								ITALY — ITALIE — ИТАЛИЯ							
		Number — Nombre — Число			Capacity and/or power — Capacité et/ou puissance — Грузоподъемность и/или мощность					Number — Nombre — Число			Capacity and/or power — Capacité et/ou puissance — Грузоподъемность и/или мощность				
		1963	1969	1970		1963	1969	1970		1963	1969	1970		1963	1969	1970	
(k)	1	14	41 (1)	40 (1)	A	4.9	19.0 (1)	18.4 (1)	(k)	334	385	404	A	40.1	47.0	50.1	
					B	5.1	6.3 (1)	5.9 (1)					B	20.3	24.9	26.3	
(k)	2	...	...	...	A	...	...	...	(k)	14	26	27	A	4.5	10.6	10.6	
					B	...	...	...					B	2.8	6.5	6.6	
	3	252	197	192	A	166.4	175.5	174.0		307	342	364	A	25.4	45.6	51.5	
	4	-	13	13		-	21.0	21.0		1	31	31		0.2	22.3	22.3	
	5	33	31	31		28.2	26.9	26.9		9	29	29		1.0	16.4	16.4	
	6	-	-	-		-	-	-		-	13	13		-	12.8	12.8	
	7	56	52	52	B	33.4	35.6	35.9		107	117	124	B	6.8	9.3	9.9	
	8	-	2	3		-	3.2	5.2		1	4	4		0.2	1.7	1.7	
(k)	9	7 (m)	5	5	A	0.3 (m)	0.4	0.3	(k)	310	349	361	A	31.3	34.6	35.5	
					B	0.4 (m)	0.3	0.3					B	17.5	20.7	21.3	
(k)	10	3 (n)	-	-	A	1.7 (n)	-	-	(k)	17	26	32	A	4.6	7.0	8.8	
					B	1.5 (n)	-	-					B	1.6	2.6	3.2	
(k)	11	4 (o)	33	32	A	2.9 (o)	14.3	13.8	(k)	5	8	9	A	2.5	3.7	4.2	
					B	3.2 (o)	4.8	4.4					B	0.9	1.2	1.5	
(k)	12	-	-	-	A	-	-	-	(k)	1	1	1	A	0.6	0.7	0.6	
					B	-	-	-					B	0.1	0.1	0.1	
(k)	13	...	3	3	A	...	4.3	4.3	(k)	1	1	1	A	1.0	1.0	1.0	
					B	...	1.2	1.2					B	0.1	0.1	0.1	
(k)	14	...	-	-	A	...	-	-	(k)	-	-	-	A	-	-	-	
					B	...	-	-					B	-	-	-	
(k)	15	...	-	-	A	...	-	-	(k)	-	-	-	A	-	-	-	
					B	...	-	-					B	-	-	-	
(k)	16	...	...	...	A	...	...	...	(k)	8	11	12	A	0.3	0.5	0.5	
					B	...	...	...					B	0.5	0.6	0.7	
(k)	17	...	...	...	A	...	...	...	(k)	2	5	5	A	0.6	1.4	1.5	
					B	...	...	...					B	0.4	0.8	0.8	
(k)	18	...	...	...	A	...	...	...	(k)	-	2	2	A	-	1.0	1.0	
					B	...	...	...					B	-	0.6	0.6	
(k)	19	...	...	...	A	...	...	...	(k)	3	3	3	A	2.6	2.6	2.5	
					B	...	...	...					B	1.5	1.4	1.4	
(k)	20	...	...	...	A	...	...	...	(k)	1	5	5	A	1.0	5.0	5.0	
					B	...	...	...					B	0.5	3.0	3.0	
(k)	21	...	...	...	A	...	...	...	(k)	-	-	-	A	-	-	-	
					B	...	...	...					B	-	-	-	
(k)	22	...	...	...	A	...	...	...	(k)	-	-	-	A	-	-	-	
					B	...	...	...					B	-	-	-	
	23	39 (m)	25	23	A	4.9 (m)	3.4	3.0		301	307	317	A	21.5	21.4	22.2	
	24	121 (n)	4	4		68.9 (n)	1.4	1.4		5	5	11		1.4	1.4	3.7	
	25	17 (o)	21	16		13.1 (o)	10.6	8.0		1	15	20		0.4	7.3	9.4	
	26	75 (p)	48	50		79.5 (p)	35.6	36.9		-	-	1		-	-	0.7	
	27	...	85	85		...	102.0	102.1		-	15	15		-	15.5	15.5	
	28	...	14	14		...	22.5	22.5		-	-	-		-	-	-	
	29	...	-	-		...	-	-		-	-	-		-	-	-	
	30	-	-	-	A	-	-	-		9	10	10	A	1.0	1.1	1.1	
	31	5 (m)	-	-		3.1 (n)	-	-		-	-	-		-	-	-	
	32	16 (o)	3	3		12.6 (o)	1.7	1.7		-	6	6		-	2.5	2.5	
	33	12 (p)	18	18		12.4 (p)	14.7	14.6		-	1	1		-	0.8	0.8	
	34	...	10	10		...	10.5	10.5		-	12	12		-	12.0	12.0	
	35	...	-	-		...	-	-		-	-	-		-	-	-	
	36	...	-	-		...	-	-		-	-	-		-	-	-	
	37	355	321	315	A	199.5	221.4	219.3		771	899	948	A	71.0	119.6	128.6	
					B	38.5	41.9	41.8					B	29.9	40.7	42.8	

For notes and code see end of table. — Voir notes et code à la fin du tableau. — См. примечания и шифр в конце таблицы.

TABLE 18 TABLEAU 18 ТАБЛИЦА 18

	LUXEMBOURG			LUXEMBOURG			ЛЮКСЕМБУРГ
	Number	Nombre	Число	Capacity and/or power Capacité et/ou puissance Грузоподъемность и/или мощность			
	1963	1969	1970		1963	1969	1970
1	...	14	19	A	...	8.6	9.5
				B	...	5.5	6.4
2	...	1	1	A	...	0.0	0.0
				B	...	0.0	0.0
3	...	-	-	A	...	-	-
4	...	-	-		...	-	-
5	...	-	-		...	-	-
6	...	-	-		...	-	-
7	...	-	-	B	...	-	-
8	...	-	-		...	-	-
9	...	-	-	A	...	-	-
				B	...	-	-
10	...	8	10	A	...	2.9	3.7
				B	...	1.9	2.3
11	...	1	1	A	...	0.4	0.4
				B	...	0.2	0.2
12	...	2	2	A	...	1.6	1.6
				B	...	1.1	1.2
13	...	3	3	A	...	3.7	3.7
				B	...	2.3	2.3
14	...	-	-	A	...	-	-
				B	...	-	-
15	...	-	-	A	...	-	-
				B	...	-	-
16	...	1	1	A	...	0.0	0.0
				B	...	0.0	0.0
17	...	-	-	A	...	-	-
				B	...	-	-
18	...	-	-	A	...	-	-
				B	...	-	-
19	...	-	-	A	...	-	-
				B	...	-	-
20	...	-	-	A	...	-	-
				B	...	-	-
21	...	-	-	A	...	-	-
				B	...	-	-
22	...	-	-	A	...	-	-
				B	...	-	-
23	...	-	-	A	...	-	-
24	...	-	-		...	-	-
25	...	-	-		...	-	-
26	...	-	-		...	-	-
27	...	-	-		...	-	-
28	...	-	-		...	-	-
29	...	-	-		...	-	-
30	...	-	-	A	...	-	-
31	...	-	-		...	-	-
32	...	-	-		...	-	-
33	...	-	-		...	-	-
34	...	-	-		...	-	-
35	...	-	-		...	-	-
36	...	-	-		...	-	-
37	...	15	17	A	...	8.6	9.5
				B	...	5.5	6.4

	NETHERLANDS			PAYS-BAS			НИДЕРЛАНДЫ
	Number	Nombre	Число	Capacity and/or power Capacité et/ou puissance Грузоподъемность и/или мощность			
	1963	1969	1970		1963	1969	1970
1	10 553	10 957	10 758	A	2 660.3	3 244.5	3 293.8
				B	1 272.5	1 643.1	1 678.1
2	961	1 130	1 136	A	378.5	513.2	529.9
				B	230.3	309.7	319.7
3	8 321	8 008	7 809	A	2 606.5	2 671.3	2 683.1
4	68	129	145		113.6	238.2	275.1
5	246	239	234		175.6	176.4	172.3
6	11	24	26		18.3	31.2	32.9
7	2 174	2 232	2 078	B	389.1	456.3	440.3
8	14	43	44		13.7	41.1	42.0
9	6 565	5 977	5 684	A	757.6	704.2	668.7
				B	377.6	384.7	368.7
10	2 014	2 292	2 283	A	655.1	751.3	748.9
				B	278.9	346.4	349.9
11	1 376	1 685	1 713	A	706.9	868.7	884.7
				B	327.3	425.4	436.0
12	496	811	861	A	406.5	662.5	700.3
				B	219.5	353.9	372.2
13	92	164	185	A	112.4	200.0	226.2
				B	61.3	108.3	123.9
14	10	25	29	A	22.4	46.8	54.1
				B	7.9	22.4	25.9
15		3	3	A		10.4	10.4
				B		1.5	1.5
16	497	544	543	A	41.1	45.3	46.3
				B	34.5	43.0	45.1
17	98	108	107	A	30.6	33.6	33.6
				B	15.5	18.1	18.4
18	146	161	156	A	72.2	81.2	78.4
				B	41.4	46.9	45.2
19	116	152	156	A	98.5	131.7	135.1
				B	61.7	80.0	81.1
20	96	140	140	A	121.9	177.4	176.3
				B	68.3	98.3	98.3
21	8	25	34	A	14.2	43.5	59.3
				B	8.9	23.6	31.7
22	-	-	-	A	-	-	-
				B	-	-	-
23	5 861	5 639	5 448	A	458.0	451.3	436.5
24	431	426	424		138.3	135.5	135.1
25	765	637	625		393.4	328.3	322.7
26	488	455	437	A	407.7	377.7	364.2
27	484	480	487		627.3	621.6	630.3
28	292	347	363		580.9	670.4	705.2
29		24	25			85.6	88.7
30	97	92	94	A	10.3	10.0	10.1
31	18	18	15		5.7	5.7	4.3
32	32	22	19		15.6	10.9	9.5
33	26	37	37	A	22.0	33.1	32.6
34	33	36	35		40.9	45.0	43.3
35	40	29	29		81.2	55.1	55.0
36		5	5			16.5	16.5
37	22 255	22 566	22 015	A	5 820.9	6 605.4	6 679.1
				B	1 892.4	2 409.6	2 438.1

For notes and code see end of table. Voir notes et code à la fin du tableau. См. примечания и шифр в конце таблицы.

TABLE 18 TABLEAU 18 ТАБЛИЦА 18

POLAND			POLOGNE			ПОЛЬША	SWITZERLAND			SUISSE			ШВЕЙЦАРИЯ
umber	Nombre	Число	Capacity and/or power Capacité et/ou puissance Грузоподъемность и/или мощность				Number	Nombre	Число	Capacity and/or power Capacité et/ou puissance Грузоподъемность и/или мощность			
1963	1969	1970		1963	1969	1970	1963	1969	1970		1963	1969	1970
151	345	345	A	66.0	157.0	158.3	265	242	240	A	229.6	228.7	225.9
			B	35.7	87.8	88.7				B	147.7	151.1	146.0
-	-	-	A	-	-	-	99	84	93	A	97.2	93.7	108.3
			B	-	-	-				B	66.3	65.1	73.9
582	856	918		218.7	322.6	355.2	61	71	71		78.6	91.7	101.7
89	448	525	A	27.7	164.3	200.9	7	19	25	A	11.4	24.3	39.9
-	-	-		-	-	-	19	11	11		27.4	15.0	14.9
-	-	-		-	-	-	8	2	2		13.4	3.6	3.6
167	257	283	B	36.5	60.1	71.1	18	15	14	III	29.6	20.4	17.0
26	149	180		5.6	37.0	48.6	2	-	2		6.0	-	1.6
8	7	4	A	0.8	0.9	0.7	-	-	-	A	-	-	-
			B	0.5	0.7	0.5				B	-	-	-
9	6	5	A	2.7	1.9	1.5	17	7	7	A	5.6	2.2	2.2
			B	1.5	0.9	0.7				B	1.4	0.7	0.7
134	332	336	A	62.5	154.2	156.1	49	23	23	A	26.3	13.1	13.2
			B	33.7	86.2	87.4				B	15.1	8.1	8.3
-	-	-	A	-	-	-	127	130	131	A	105.5	109.8	110.8
			B	-	-	-				B	66.4	68.6	67.9
-	-	-	A	-	-	-	62	71	69	A	75.2	85.6	83.5
			B	-	-	-				III	52.7	59.8	57.0
-	-	-	A	-	-	-	10	11	10	A	16.9	17.9	16.1
			B	-	-	-				B	12.0	13.8	12.0
-	-	-	A	-	-	-	-	-	-	A	-	-	-
			B	-	-	-				B	-	-	-
-	-	-	A	-	-	-	6	1	1	A	1.2	0.2	0.2
			B	-	-	-				B	0.7	0.2	0.2
-	-	-	A	-	-	-	8	1	1	A	2.3	0.3	0.3
			B	-	-	-				B	0.8	0.2	0.2
-	-	-	A	-	-	-	2	1	1	A	1.2	0.6	0.6
			B	-	-	-				B	1.2	0.7	0.8
-	-	-	A	-	-	-	39	32	34	A	35.4	29.5	31.4
			B	-	-	-				B	22.8	19.9	21.2
-	-	-	A	-	-	-	34	40	42	A	40.0	47.6	51.7
			B	-	-	-				B	28.0	32.5	33.5
-	-	-	A	-	-	-	10	9	14	A	17.0	15.5	24.1
			B	-	-	-				B	12.7	11.7	18.1
-	-	-	A	-	-	-	-	-	-	A	-	-	-
			B	-	-	-				B	-	-	-
167	168	157		26.4	28.4	27.1	-	-	-		-	-	-
160	393	424		52.3	136.6	149.0	1	-	-		0.4	-	-
220	262	299		114.8	133.3	150.1	1	-	-		0.6	-	-
35	31	34	A	25.2	22.3	25.1	10	26	19	A	9.5	25.2	18.2
-	2	4		-	2.0	3.9	40	32	33		52.7	43.1	44.3
-	-	-		-	-	-	9	13	19		15.5	23.5	39.1
-	-	-		-	-	-	-	-	-		-	-	-
-	-	-		-	-	-	-	-	-		-	-	-
-	-	-		-	-	-	-	-	-		-	-	-
-	-	-		-	-	-	-	-	-		-	-	-
-	-	-	A	-	-	-	3	3	4	A	3.0	3.8	3.9
-	-	-		-	-	-	7	5	4		9.1	6.7	5.4
-	-	-		-	-	-	9	3	3		15.3	5.5	5.6
-	-	-		-	-	-	-	-	-		-	-	-
900	1 458	1 546	A	284.7	479.6	513.5	462	423	429	A	432.8	429.1	450.8
			B	72.2	147.9	159.8				B	243.6	236.6	236.9

* notes and code see end of table. Voir notes et code à la fin du tableau. См. примечания и шифр в конце таблицы.

TABLE 18

TABLEAU 18

ТАБЛИЦА 18

	YUGOSLAVIA — YOUGOSLAVIE — ЮГОСЛАВИЯ						
	Number — Nombre — Число			Capacity and/or power — Capacité et/ou puissance — Грузоподъемность и/или мощность			
	1963	1969	1970		1963	1969	1970
1	17	15	15	A	4.7	4.2	4.2
				B	...	5.3	5.3
2	4	6	6	A	2.0	2.2	2.2
				B	...	5.0	5.0
3	578	757	762	A	337.9	450.9	461.8
4	...	109	122		...	117.0	133.6
5	115	154	154		102.4	161.2	161.2
6	...	46	46		...	67.9	67.9
7	243	253	260	B	69.6	86.0	94.6
8	...	28	34		...	25.8	38.5
9	...	-	-	A	...	-	-
				B	...	-	-
10	...	11	11	A	...	1.7	1.7
				B	...	1.8	1.8
11	...	2	2	A	...	1.2	1.2
				B	...	1.8	1.8
12	...	2	2	A	...	1.3	1.3
				B	...	1.7	1.7
13	...	-	-	A	...	-	-
				B	...	-	-
14	...	-	-	A	...	-	-
				B	...	-	-
15	...	-	-	A	...	-	-
				B	...	-	-
16	...	-	-	A	...	-	-
				B	...	-	-
17	...	3	3	A	...	0.3	0.3
				B	...	1.0	1.0
18	...	3	3	A	...	1.9	1.9
				B	...	4.0	4.0
19	...	-	-	A	...	-	-
				B	...	-	-
20	...	-	-	A	...	-	-
				B	...	-	-
21	...	-	-	A	...	-	-
				B	...	-	-
22	...	-	-	A	...	-	-
				B	...	-	-
23	...	188	163	A	...	20.9	22.3
24	...		33		...		11.1
25	...	224	230		...	121.8	130.5
26	...	233	215		...	166.9	151.7
27	...	112	121		...	132.4	146.2
28	...	-	-		...	-	-
29	...	-	-		...	-	-
30	...	3	3	A	...	0.2	0.2
31	...	9	9		...	4.9	4.9
32	...	61	61		...	51.8	51.8
33	...	55	55		...	60.9	60.9
34	...	26	26		...	43.4	43.4
35	...	-	-		...	-	-
36	...	-	-		...	-	-
37	...	1 185	1 197	A	...	618.5	629.4
				B	...	96.3	211.8

	Number — Nombre — Число			Capacity and/or power — Capacité et/ou puissance — Грузоподъемность и/или мощность			
	1963	1969	1970		1963	1969	1970

NOTES TO TABLE 18

Explanation of code:

A = 1 000 t.
B = 1 000 hp.

(a) Excluding hired foreign craft.

(b) Dumb barges and dumb tankers are included under a single item.

(c) Only craft actually in use. Owing to a new system of licensing introduced in 1967, data are not comparable with those for previous year.

(d) Up to 250 tons.
(e) 251 - 400 tons
(f) 401 - 650 tons.
(g) 651 - 1 000 tons.
(h) 1 001 - 1 500 tons.
(i) 1 501 - 3 000 tons.
(j) Excluding sea-going craft. Data relate to the Hungarian Shipping Company (MAHART) only.

(k) Self-propelled barges and self-propelled tankers are included under a single item.
(l) Including one pusher with a carrying capacity of 1 350 tons and with 750 hp.
(m) Up to 300 tons.
(n) 301 - 700 tons.
(o) 701 - 900 tons.
(p) 901 tons and over.

NOTES DU TABLEAU 18

Explication du code:

A = 1 000 t.
B = 1 000 hp.

(a) Non compris des bateaux étrangers pris en location.
(b) Les chalands, péniches et bateaux-citernes sont compris sous la même rubrique.
(c) Flotte réellement exploitée seulement. Comme une nouvelle réglementation des permis de circulation a été introduite en 1967, les données ne sont pas comparables avec celles des années antérieures.
(d) Jusqu'à 250 tonnes.
(e) 251 - 400 tonnes.
(f) 401 - 650 tonnes
(g) 651 - 1 000 tonnes.
(h) 1 001 - 1 500 tonnes.
(i) 1 501 - 3 000 tonnes.
(j) Non compris les bâtiments de navigation mixte. Les données se réfèrent à la Société de navigation hongroise (MAHART) seulement.
(k) Les automoteurs et les automoteurs-citernes sont compris sous la même rubrique.
(l) Y compris un pousseur d'une capacité de charge de 1 350 tonnes et d'une puissance de 750 cv.
(m) Jusqu'à 300 tonnes.
(n) 301 - 700 tonnes.
(o) 701 - 900 tonnes.
(p) 901 tonnes et plus.

ПРИМЕЧАНИЯ К ТАБЛИЦЕ 18

Объяснение шифра:

A = 1 000 т.
B = 1 000 л.с.

(a) Исключая снятые внаем иностранные суда.

(b) Баржи, шаланды и наливные суда включаются в одну статью.

(c) Только флот фактического пользования. В связи с тем, что в 1967 году введена новая система права на плавание, данные не сопоставимы с соответствующими данными за предыдущие годы.

(d) До 250 тонн.
(e) 251 - 400 тонн.
(f) 401 - 650 тонн.
(g) 651 - 1 000 тонн.
(h) 1 001 - 1 500 тонн.
(i) 1 501 - 3 000 тонн.
(j) Исключая суда смешанного судоходства. Данные относятся только к Обществу венгерского судоходства (МАХАРТ).

(k) Самоходные суда и самоходные наливные суда включаются в одну статью.

(l) Включая один толкач, грузоподъемность которого 1 350 тонн и мощность которого 750 л.с.
(m) До 300 тонн.
(n) 301 - 700 тонн.
(o) 701 - 900 тонн.
(p) 901 тонна и более.

Inland waterways

18. Craft in service at end of year, by carrying capacity [1][2]

Voies navigables intérieures

18. Bateaux en service à la fin de l'année, selon la capacité de charge [1][2]

Внутренние водные пути

18. Суда, находящиеся в эксплуатации к концу года, по грузоподъемности [1][2]

1	Self-propelled barges			Automoteurs			Самоходные суда	
2	Self-propelled tankers			Automoteurs-citernes			Самоходные наливные суда	
3	Dumb barges			Chalands et péniches			Баржи и шаланды	
4	of which : pushed barges			dont : barges			в том числе : толкаемые баржи	
5	Dumb tankers			Bateaux-citernes			Наливные суда	
6	of which : pushed tankers			dont : barges-citernes			в том числе : толкаемые наливные суда	
7	Tugs			Remorqueurs			Буксиры	
8	of which : pusher craft			dont : pousseurs			в том числе : толкачи	
9	Craft by carrying capacity	Self-propelled barges	Up to 249 tons	Bateaux selon la capacité de charge	Automoteurs	Jusqu'à 249 tonnes	Суда по грузоподъемности	Самоходные суда	До 249 тонн
10			250– 399 tons			250– 399 tonnes			250– 399 тонн
11			400– 649 tons			400– 649 tonnes			400– 649 тонн
12			650– 999 tons			650– 999 tonnes			650– 999 тонн
13			1 000–1 499 tons			1 000–1 499 tonnes			1 000–1 499 тонн
14			1 500–2 999 tons			1 500–2 999 tonnes			1 500–2 999 тонн
15			3 000 tons and over			3 000 tonnes et plus			3 000 тонн и более
16		Self-propelled tankers	Up to 249 tons		Automoteurs-citernes	Jusqu'à 249 tonnes		Самоходные суда	До 249 тонн
17			250– 399 tons			250– 399 tonnes			250– 399 тонн
18			400– 649 tons			400– 649 tonnes			400– 649 тонн
19			650– 999 tons			650– 999 tonnes			650– 999 тонн
20			1 000–1 499 tons			1 000–1 499 tonnes			1 000–1 499 тонн
21			1 500–2 999 tons			1 500–2 999 tonnes			1 500–2 999 тонн
22			3 000 tons and over			3 000 tonnes et plus			3 000 тонн и более
23		Dumb barges	Up to 249 tons		Chalands et péniches	Jusqu'à 249 tonnes		Баржи и шаланды	До 249 тонн
24			250– 399 tons			250– 399 tonnes			250– 399 тонн
25			400– 649 tons			400– 649 tonnes			400– 649 тонн
26			650– 999 tons			650– 999 tonnes			650– 999 тонн
27			1 000–1 499 tons			1 000–1 499 tonnes			1 000–1 499 тонн
28			1 500–2 999 tons			1 500–2 999 tonnes			1 500–2 999 тонн
29			3 000 tons and over			3 000 tonnes et plus			3 000 тонн и более
30		Dumb tankers	Up to 249 tons		Bateaux-citernes	Jusqu'à 249 tonnes		Наливные суда	До 249 тонн
31			250– 399 tons			250– 399 tonnes			250– 399 тонн
32			400– 649 tons			400– 649 tonnes			400– 649 тонн
33			650– 999 tons			650– 999 tonnes			650– 999 тонн
34			1 000–1 499 tons			1 000–1 499 tonnes			1 000–1 499 тонн
35			1 500–2 999 tons			1 500–2 999 tonnes			1 500–2 999 тонн
36			3 000 tons and over			3 000 tonnes et plus			3 000 тонн и более
37	Total of all craft			Total de tous les bâtiments			Всего по итогу судов		

(1) In general, figures do not reflect changes due to conversion or re-classification of craft.

(2) Details of items 1, 2, 3, 5 and 7 are shown in the table on page 91.

(1) En général, les chiffres ne reflètent pas les changements dus à la conversion ou à la reclassification des bateaux.

(2) Les détails des rubriques 1, 2, 3, 5 et 7 figurent dans le tableau à la page 91.

(1) В основном, цифры не отражают изменений происходящих в результате перестройки, или переклассификации судов.

(2) Разбивка статей 1, 2, 3, 5 и 7 приведена в таблице на стр. 91.

Inland waterways

19. New or used craft put into service during year, by capacity [1]

Voies navigables intérieures

19. Bateaux neufs ou usagés mis en service pendant l'année, selon la capacité de charge [1]

Внутренние водные пути

19. Новые и подержанные суда, сданные в эксплуатацию в течение года, по грузоподъемности [1]

1	Self-propelled barges			Automoteurs			Самоходные суда	
2	Self-propelled tankers			Automoteurs-citernes			Самоходные наливные суда	
3	Dumb barges			Chalands et péniches			Баржи и шаланды	
4	of which : pushed barges			dont : barges			в том числе : толкаемые баржи	
5	Dumb tankers			Bateaux-citernes			Наливные суда	
6	of which : pushed tankers			dont : barges-citernes			в том числе : толкаемые наливные суда	
7	Tugs			Remorqueurs			Буксиры	
8	of which : pusher craft			dont : pousseurs			в том числе : толкачи	
9	Craft by carrying capacity	Self-propelled barges	Up to 249 tons	Bateaux selon la capacité de charge	Automoteurs	Jusqu'à 249 tonnes	Суда по грузоподъемности	Самоходные суда	До 249 тонн
10			250– 399 tons			250– 399 tonnes			250– 399 тонн
11			400– 649 tons			400– 649 tonnes			400– 649 тонн
12			650– 999 tons			650– 999 tonnes			650– 999 тонн
13			1 000–1 499 tons			1 000–1 499 tonnes			1000–1499 тонн
14			1 500–2 999 tons			1 500–2 999 tonnes			1500–2999 тонн
15			3 000 tons and over			3 000 tonnes et plus			3000 тонн и более
16		Self-propelled tankers	Up to 249 tons		Automoteurs-citernes	Jusqu'à 249 tonnes			До 249 тонн
17			250– 399 tons			250– 399 tonnes			250– 399 тонн
18			400– 649 tons			400– 649 tonnes			400– 649 тонн
19			650– 999 tons			650– 999 tonnes			650– 999 тонн
20			1 000–1 499 tons			1 000–1 499 tonnes			1000–1499 тонн
21			1 500–2 999 tons			1 500–2 999 tonnes			1500–2999 тонн
22			3 000 tons and over			3 000 tonnes et plus			3000 тонн и более
23		Dumb barges	Up to 249 tons		Chalands et péniches	Jusqu'à 249 tonnes		Баржи и шаланды	До 249 тонн
24			250– 399 tons			250– 399 tonnes			250– 399 тонн
25			400– 649 tons			400– 649 tonnes			400– 649 тонн
26			650– 999 tons			650– 999 tonnes			650– 999 тонн
27			1 000–1 499 tons			1 000–1 499 tonnes			1000–1499 тонн
28			1 500–2 999 tons			1 500–2 999 tonnes			1500–2999 тонн
29			3 000 tons and over			3 000 tonnes et plus			3000 тонн и более
30		Dumb tankers	Up to 249 tons		Bateaux-citernes	Jusqu'à 249 tonnes		Наливные суда	До 249 тонн
31			250– 399 tons			250– 399 tonnes			250– 399 тонн
32			400– 649 tons			400– 649 tonnes			400– 649 тонн
33			650– 999 tons			650– 999 tonnes			650– 999 тонн
34			1 000–1 499 tons			1 000–1 499 tonnes			1000–1499 тонн
35			1 500–2 999 tons			1 500–2 999 tonnes			1500–2999 тонн
36			3 000 tons and over			3 000 tonnes et plus			3000 тонн и более

(1) In general, figures do not reflect changes due to conversion or reclassification of craft.

(1) En général, les chiffres ne reflètent pas les changements dus à la conversion ou à la reclassification des bateaux.

(1) В основном, цифры не отражают изменений происходящих в результате перестройки, или переклассификации судов.

TABLE 19 — TABLEAU 19 — ТАБЛИЦА 19

	AUSTRIA — AUTRICHE — АВСТРИЯ							BELGIUM — BELGIQUE — БЕЛЬГИЯ						
	Number — Nombre — Число			Capacity and/or power — Capacité et/ou puissance — Грузоподъемность и/или мощность				Number — Nombre — Число			Capacity and/or power — Capacité et/ou puissance — Грузоподъемность и/или мощность			
	1963	1969	1970		1963	1969	1970	1963	1969	1970		1963	1969	1970
1	2	2	2	A	1.7	2.0	2.4	99	–	34	A	60.9	–	27.0
				B	0.9	2.5	2.5				B	33.6	–	13.4
2	–	2	–	A	–	2.2	–	11	10	...	A	11.4	5.2	...
				B	–	2.1	–				B	7.9	2.2	...
3	3	–	–	A	3.8	–	–	11	–	12	A	13.0	–	12.6
4	–	–	–		–	–	–	8	–	9		10.6	–	12.9
5	–	–	1		–	–	1.0	–	1	–		–	0.3	–
6	–	–	–		–	–	–	–	1	–		–	0.3	–
7	1	1	–	B	1.0	2.2	–	1	1	2	B	0.7	0.04	1.6
8	–	1	–		–	2.2	–	1	–	2		0.7	–	1.6
9	–	–	–	A	–	–	–	–	–	1	A	–	–	0.1
				B	–	–	–				B	–	–	0.1
10	–	–	–	A	–	–	–	47	–	16	A	17.8	–	5.7
				B	–	–	–				B	9.6	–	3.5
11	–	–	–	A	–	–	–	21	–	6	A	10.9	–	2.8
				B	–	–	–				B	5.4	–	0.9
12	2	–	–	A	1.7	–	–	17	–	2	A	14.9	–	1.4
				B	0.9	–	–				B	8.4	–	0.9
13	–	2	2	A	–	2.0	2.4	14	–	5	A	17.3	–	6.2
				B	–	2.5	2.5				B	10.2	–	3.6
14	–	–	–	A	–	–	–	–	–	3	A	–	–	6.4
				B	–	–	–				B	–	–	3.3
15	–	–	–	A	–	–	–	–	–	1	A	–	–	3.6
				B	–	–	–				B	–	–	1.6
16	–	–	–	A	–	–	–	–	4	...	A	–	0.5	...
				B	–	–	–				B	–	0.2	...
17	–	–	–	A	–	–	–	1	–	...	A	0.4	–	...
				B	–	–	–				B	0.3	–	...
18	–	–	–	A	–	–	–	–	3	...	A	–	1.4	...
				B	–	–	–				B	–	0.5	...
19	–	–	–	A	–	–	–	3	2	...	A	2.2	1.7	...
				B	–	–	–				B	1.3	0.8	...
20	–	2	–	A	–	2.2	–	6	–	...	A	7.1	–	...
				B	–	2.1	–				B	4.9	–	...
21	–	–	–	A	–	–	–	1	1	...	A	1.7	1.5	...
				B	–	–	–				B	1.3	0.6	...
22	–	–	–	A	–	–	–	–	–	...	A	–	–	...
				B	–	–	–				B	–	–	...
23	–	–	–	A	–	–	–	–	–	2	A	–	–	0.4
24	–	–	–		–	–	–	1	–	–		0.4	–	–
25	–	–	–		–	–	–	–	–	2		–	–	1.2
26	–	–	–		–	–	–	1	–	–	A	0.7	–	–
27	3	–	–		3.8	–	–	9	–	1		11.8	–	1.3
28	–	–	–		–	–	–	–	–	7		–	–	11.7
29	–	–	–		–	–	–	–	–	–		–	–	–
30	–	–	...	A	–	–	...	–	–	–	A	–	–	–
31	–	–	...		–	–	...	–	1	–		–	0.3	–
32	–	–	...		–	–	...	–	–	–		–	–	–
33	–	–	...	A	–	–	...	–	–	–	A	–	–	–
34	–	–	...		–	–	...	–	–	–		–	–	–
35	–	–	...		–	–	...	–	–	–		–	–	–
36	–	–	...		–	–	...	–	–	–		–	–	–

For notes and code see end of table. — Voir notes et code à la fin du tableau. — См. примечания и шифр в конце таблицы.

TABLE 19

TABLEAU 19

ТАБЛИЦА 19

	CZECHOSLOVAKIA — TCHECOSLOVAQUIE — ЧЕХОСЛОВАКИЯ							FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY † — ФЕДЕРАТИВНАЯ РЕСПУБЛИКА ГЕРМАНИИ † — RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE †						
	Number — Nombre — Число			Capacity and/or power — Capacité et/ou puissance — Грузоподъемность и/или мощность				Number — Nombre — Число			Capacity and/or power — Capacité et/ou puissance — Грузоподъемность и/или мощность			
	1963	1969	1970		1963	1969	1970	1963	1969	1970		1963	1969	1970
1	...	1	1	A	...	0.5	0.9	231	78	71	A	168.4	75.1	81.6
				B	...	0.5	1.0				B	90.5	48.1	51.4
2	...	-	-	A	...	-	-	59	25	47	A	58.9	26.2	59.1
				B	...	-	-				B	35.6	14.5	36.9
3	...	5	-	A	...	6.8	-	11	55	39	A	9.6	89.2	67.1
4	...	5	-		...	6.8	-	6	30	24		6.9	50.4	49.5
5	...	-	-		...	-	-	2	4	10		0.8	2.6	13.6
6	...	-	-		...	-	-	1	1	4		0.5	2.1	9.7
7	...	-	2	B	...	-	1.2	13	17	20	B	5.7	15.8	13.5
8	...	-	2		...	-	1.2	4	8	5		3.2	10.5	5.4
9	...	-	-	A	...	-	-	36(a)	1	8	A	4.5(a)	0.2	1.5
				B	...	-	-				B	2.8(a)	0.1	1.0
10	...	-	-	A	...	-	-	21(b)	2	8	A	6.9(b)	0.6	2.7
				B	...	-	-				B	3.4(b)	0.4	1.8
11	...	1	-	A	...	0.5	-	33(c)	5	1	A	17.1(c)	2.7	1.1
				B	...	0.5	-				B	9.2(c)	1.6	0.5
12	...	-	1	A	...	-	0.9	35(d)	25	14	A	80.3(d)	17.9	17.2
				B	...	-	1.0				B	42.5(d)	11.7	11.9
13	...	-	-	A	...	-	-	45(e)	36	36	A	58.0(e)	36.7	52.7
				B	...	-	-				B	32.0(e)	23.7	31.9
14	...	-	-	A	...	-	-	1(f)	9	4	A	1.5(f)	16.9	6.3
				B	...	-	-				B	0.6(f)	10.5	4.3
15	...	-	-	A	...	-	-	-	-	-	A	-	-	-
				B	...	-	-				B	-	-	-
16	...	-	-	A	...	-	-	4(a)	4	3	A	0.5(a)	0.5	0.6
				B	...	-	-				B	0.7(a)	0.5	0.5
17	...	-	-	A	...	-	-	2(b)	-	-	A	0.6(b)	-	-
				B	...	-	-				B	0.3(b)	-	-
18	...	-	-	A	...	-	-	3(c)	1	3	A	1.5(c)	0.5	2.0
				B	...	-	-				B	1.0(c)	0.3	1.1
19	...	-	-	A	...	-	-	19(d)	10	8	A	17.1(d)	10.9	8.6
				B	...	-	-				B	10.3(d)	5.2	5.6
20	...	-	-	A	...	-	-	31(e)	9	27	A	39.3(e)	12.7	37.1
				B	...	-	-				B	23.3(e)	7.5	22.9
21	...	-	-	A	...	-	-	-	1	6	A	-	1.7	10.9
				B	...	-	-				B	-	0.9	6.8
22	...	-	-	A	...	-	-	-	-	-	A	-	-	-
				B	...	-	-				B	-	-	-
23	...	-	-	A	...	-	-	2(a)	-	1	A	0.3(a)	-	0.1
24	...	-	-		...	-	-	1(b)	3	1		0.3(b)	1.0	0.4
25	...	-	-		...	-	-	3(c)	2	8		1.6(c)	1.1	3.7
26	...	1	-		...	0.8	-	-	10	5		-	8.4	5.0
27	...	-	-		...	-	-	3(e)	5	4		4.1(e)	6.0	5.7
28	...	4	-		...	6.0	-	2(f)	35	20		3.2(f)	72.6	52.2
29	...	-	-		...	-	-	-	-	-		-	-	-
30	...	-	-	A	...	-	-	-	3	3	A	-	0.5	0.4
31	...	-	-		...	-	-	1(b)	-	-		0.3(b)	-	-
32	...	-	-		...	-	-	1(c)	-	1		0.5(c)	-	0.6
33	...	-	-	A	...	-	-	-	-	1	A	-	-	0.9
34	...	-	-		...	-	-	-	-	1		-	-	1.3
35	...	-	-		...	-	-	-	1	4		-	2.1	10.5
36	...	-	-		...	-	-	-	-	-		-	-	-

For notes and code see end of table.

Voir notes et code à la fin du tableau.

См. примечания и шифр в конце таблицы.

TABLE 19

TABLEAU 19

ТАБЛИЦА 19

	FRANCE (g)			FRANCE (g)			ФРАНЦИЯ (g)	HUNGARY (h)			HONGRIE (h)			ВЕНГРИЯ (h)
	Number	Nombre	Число	Capacity and/or power Capacité et/ou puissance Грузоподъемность и/или мощность				Number	Nombre	Число	Capacity and/or power Capacité et/ou puissance Грузоподъемность и/или мощность			
	1963	1969	1970		1963	1969	1970	1963	1969	1970		1963	1969	1970
1	...	155	29	A	...	57.4	8.5	-	-	-	A	-	-	-
				B	...	23.4	4.6				B	-	-	-
2	...	16	6	A	...	9.1	2.1	-	-	-	A	-	-	-
				B	...	3.7	0.7				B	-	-	-
3	...	96	51	A	...	43.4	32.3	11	2	1	A	8.8	3.2	0.5
4	...	55	30		...	27.4	25.3	-	2	-		-	3.2	-
5	...	17	2		...	8.6	4.3	-	-	-		-	-	-
6	...	6	2		...	3.0	4.3	-	-	-		-	-	-
7	...	15	14	B	...	11.6	9.5	5	-	1	B	3.9	-	2.0
8	...	15	12		...	11.6	8.6	-	-	1		-	-	2.0
9	...	26	9	A	...	4.4	1.7	-	-	-	A	-	-	-
				B	...	2.5	1.1				B	-	-	-
10	...	105	16	A	...	36.9	5.1	-	-	-	A	-	-	-
				B	...	13.1	2.7				B	-	-	-
11	...	14	4	A	...	6.7	1.7	-	-	-	A	-	-	-
				B	...	3.1	0.8				B	-	-	-
12	...	10	-	A	...	9.4	-	-	-	-	A	-	-	-
				B	...	4.6	-				B	-	-	-
13	...	-	-	A	...	-	-	-	-	-	A	-	-	-
				B	...	-	-				B	-	-	-
14	...	-	-	A	...	-	-	-	-	-	A	-	-	-
				B	...	-	-				B	-	-	-
15	...	-	-	A	...	-	-	-	-	-	A	-	-	-
				B	...	-	-				B	-	-	-
16	...	4	3	A	...	0.9	0.6	-	-	-	A	-	-	-
				B	...	0.5	0.3				B	-	-	-
17	...	5	1	A	...	1.7	0.3	-	-	-	A	-	-	-
				B	...	0.7	0.1				B	-	-	-
18	...	3	1	A	...	1.7	0.4	-	-	-	A	-	-	-
				B	...	0.8	0.1				B	-	-	-
19	...	2	1	A	...	1.4	0.8	-	-	-	A	-	-	-
				B	...	0.6	0.2				B	-	-	-
20	...	1	-	A	...	1.0	-	-	-	-	A	-	-	-
				B	...	0.3	-				B	-	-	-
21	...	1	-	A	...	2.5	-	-	-	-	A	-	-	-
				B	...	0.8	-				B	-	-	-
22	...	-	-	A	...	-	-	-	-	-	A	-	-	-
				B	...	-	-				B	-	-	-
23	...	12	9	A	...	2.1	0.7	1 (i)	-	-	A	0.3 (i)	-	-
24	...	32	12		...	11.5	4.3	4 (j)	-	-		1.7 (j)	-	-
25	...	40	20		...	18.4	9.8	-	-	1		-	-	0.5
26	...	10	-		...	7.6	-	6 (k)	-	-		6.8 (k)	-	-
27	...	-	2		...	-	2.5	...	-	-		...	-	-
28	...	2	8		...	3.7	15.0	...	2	-		...	3.2	-
29	...	-	-		...	-	-	...	-	-		...	-	-
30	...	-	-	A	...	-	-	-	-	-	A	-	-	-
31	...	-	-		...	-	-	-	-	-		-	-	-
32	...	15	-		...	6.6	-	-	-	-		-	-	-
33	...	2	-		...	2.0	-	-	-	-		-	-	-
34	...	-	-		...	-	-	-	-	-		-	-	-
35	...	-	2		...	-	4.3	-	-	-		-	-	-
36	...	-	-		...	-	-	-	-	-		-	-	-

For notes and code see end of table.

Voir notes et code à la fin du tableau.

См. примечания и шифр в конце таблицы.

TABLE 19 — TABLEAU 19 — ТАБЛИЦА 19

	LUXEMBOURG			LUXEMBOURG			ЛЮКСЕМБУРГ			NETHERLANDS			PAYS-BAS			НИДЕРЛАНДЫ		
	Number	Nombre	Число	Capacity and/or power Capacité et/ou puissance Грузоподъемность и/или мощность				Number	Nombre	Число	Capacity and/or power Capacité et/ou puissance Грузоподъемность и/или мощность					
	1963	1969	1970		1963	1969	1970	1963	1969	1970		1963	1969	1970			
1	...	1	3	A	...	1.2	1.9	243	81	129	A	122.9	56.5	94.5			
				B	...	0.9	1.4				B	60.8	31.4	49.5			
2	...	-	-	A	...	-	-	83	17	30	A	42.5	12.1	21.2			
				B	...	-	-				B	26.9	8.0	12.5			
3	...	-	-	A	...	-	-	178	68	67	A	89.8	71.1	83.8			
4	...	-	-		...	-	-	...	20	21		...	44.3	45.6			
5	...	-	-		...	-	-	17	5	5		12.2	5.5	5.1			
6	...	-	-		...	-	-	...	3	1		...	3.5	0.9			
7	...	-	-	B	...	-	-	28	32	26	B	10.2	11.5	13.0			
8	...	-	-		...	-	-	...	2	2		...	3.4	1.1			
9	...	-	-	A	...	-	-	19	1	3	A	3.1	0.2	0.4			
				B	...	-	-				B	1.8	0.1	0.4			
10	...	-	2	A	...	-	0.8	103	16	18	A	36.3	5.8	6.0			
				B	...	-	0.5				B	16.4	2.9	2.9			
11	...	-	-	A	...	-	-	64	18	34	A	33.2	9.9	18.6			
				B	...	-	-				B	16.4	6.3	10.1			
12	...	-	-	A	...	-	-	47	39	54	A	36.9	31.4	43.0			
				B	...	-	-				B	20.9	17.7	22.7			
13	...	1	1	A	...	1.2	1.1	9	5	18	A	10.0	5.9	22.5			
				B	...	0.9	0.9				B	4.9	2.8	11.5			
14	...	-	-	A	...	-	-	1	2	2	A	3.5	3.3	4.0			
				B	...	-	-				B	0.5	1.7	1.8			
15	...	-	-	A	...	-	-		-	-	A		-	-			
				B	...	-	-				B		-	-			
16	...	-	-	A	...	-	-	34	6	12	A	2.5	0.6	1.2			
				B	...	-	-				B	3.1	0.8	1.5			
17	...	-	-	A	...	-	-	7	-	1	A	2.3	-	0.3			
				B	...	-	-				B	1.2	-	0.2			
18	...	-	-	A	...	-	-	17	1	3	A	8.9	0.4	1.4			
				B	...	-	-				B	5.2	0.4	0.8			
19	...	-	-	A	...	-	-	8	6	5	A	6.2	5.3	3.9			
				B	...	-	-				B	4.2	3.4	2.3			
20	...	-	-	A	...	-	-	13	3	2	A	16.2	3.7	2.3			
				B	...	-	-				B	9.5	2.2	1.5			
21	...	-	-	A	...	-	-	4	1	7	A	6.4	2.0	12.1			
				B	...	-	-				B	3.5	1.1	6.2			
22	...	-	-	A	...	-	-	-	-	-	A	-	-	-			
				B	...	-	-				B	-	-	-			
23	...	-	-	A	...	-	-	84	19	10	A	10.1	2.3	1.7			
24	...	-	-		...	-	-	22	5	9		7.0	1.5	3.0			
25	...	-	-		...	-	-	15	8	5		8.0	4.5	2.9			
26	...	-	-		...	-	-	35	10	3		28.9	8.7	2.7			
27	...	-	-		...	-	-	5	4	16		6.9	5.7	22.0			
28	...	-	-		...	-	-	17	22	24		28.9	48.3	51.5			
29	...	-	-		...	-	-		-	-			-	-			
30	...	-	-	A	...	-	-	8	-	-	A	1.3	-	-			
31	...	-	-		...	-	-	1	-	1		0.4	-	0.4			
32	...	-	-		...	-	-	1	-	-		0.5	-	-			
33	...	-	-		...	-	-	1	3	3		0.3	2.7	2.5			
34	...	-	-		...	-	-	1	1	-		1.0	1.2	-			
35	...	-	-		...	-	-	5	1	1		8.2	1.6	2.2			
36	...	-	-		...	-	-		-	-			-	-			

For notes and code see end of table. — Voir notes et code à la fin du tableau. — См. примечания и шифр в конце таблицы.

TABLE 19

TABLEAU 19

ТАБЛИЦА 19

	POLAND			POLOGNE			ПОЛЬША		
	Number	Nombre	Число	Capacity and/or power Capacité et/ou puissance Грузоподъемность и/или мощность					
	1963	1969	1970		1963	1969	1970		
1	30	15	5	A	13.9	6.8	2.3		
				B	7.9	4.2	1.3		
2	-	-	-	A	-	-	-		
				B	-	-	-		
3	45	88	78	A	15.0	36.3	36.1		
4	41	88	78		14.4	36.3	36.1		
5	-	-	-		-	-	-		
6	-	-	-		-	-	-		
7	15	27	31	B	3.3	9.0	11.2		
8	15	26	31		3.3	8.9	11.2		
9	-	-	-	A	-	-	-		
				B	-	-	-		
10	-	-	-	A	-	-	-		
				B	-	-	-		
11	30	15	5	A	13.4	6.8	2.3		
				B	7.9	4.2	1.3		
12	-	-	-	A	-	-	-		
				B	-	-	-		
13	-	-	-	A	-	-	-		
				B	-	-	-		
14	-	-	-	A	-	-	-		
				B	-	-	-		
15	-	-	-	A	-	-	-		
				B	-	-	-		
16	-	-	-	A	-	-	-		
				B	-	-	-		
17	-	-	-	A	-	-	-		
				B	-	-	-		
18	-	-	-	A	-	-	-		
				B	-	-	-		
19	-	-	-	A	-	-	-		
				B	-	-	-		
20	-	-	-	A	-	-	-		
				B	-	-	-		
21	-	-	-	A	-	-	-		
				B	-	-	-		
22	-	-	-	A	-	-	-		
				B	-	-	-		
23	6	-	-	A	1.0	-	-		
24	39	62	35		14.0	22.7	12.9		
25	-	24	38		-	11.6	18.5		
26	-	-	3	A	-	-	2.8		
27	-	2	2		-	2.0	1.9		
28	-	-	-		-	-	-		
29	-	-	-		-	-	-		
30	-	-	-	A	-	-	-		
31	-	-	-		-	-	-		
32	-	-	-		-	-	-		
33	-	-	-	A	-	-	-		
34	-	-	-		-	-	-		
35	-	-	-		-	-	-		
36	-	-	-		-	-	-		

	SWITZERLAND			SUISSE			ШВЕЙЦАРИЯ		
	Number	Nombre	Число	Capacity and/or power Capacité et/ou puissance Грузоподъемность и/или мощность					
	1963	1969	1970		1963	1969	1970		
1	2	1	7	A	2.4	1.0	7.7		
				B	1.5	0.5	4.2		
2	8	7	16	A	9.9	7.8	21.4		
					7.3	4.7	13.7		
3	1	4	7	A	0.9	5.8	17.0		
4	-	-	6		-	-	15.6		
5	4	-	2		6.8	-	2.0		
6	4	-	-		6.8	-	-		
7	2	1	2	B	4.4	0.2	1.6		
8	1	-	2		3.6	-	1.6		
9	-	-	-	A	-	-	-		
				B	-	-	-		
10	-	-	-	A	-	-	-		
				B	-	-	-		
11	-	-	-	A	-	-	-		
				B	-	-	-		
12	1	-	4	A	1.0	-	3.6		
				B	0.6	-	1.3		
13	1	1	3	A	1.4	1.1	4.1		
				B	0.9	0.5	2.9		
14	-	-	-	A	-	-	-		
				B	-	-	-		
15	-	-	-	A	-	-	-		
				B	-	-	-		
16	-	-	-	A	-	-	-		
				B	-	-	-		
17	-	-	-	A	-	-	-		
				B	-	-	-		
18	-	-	-	A	-	-	-		
				B	-	-	-		
19	2	2	5	A	1.9	2.0	4.4		
				B	1.6	1.3	2.8		
20	4	5	6	A	4.6	5.8	8.4		
				B	3.2	3.4	4.5		
21	2	-	5	A	3.4	-	8.6		
				B	2.6	-	6.4		
22		-	-	A		-	-		
				B		-	-		
23	-	-	-	A	-	-	-		
24	-	-	-		-	-	-		
25	-	-	-		-	-	-		
26	1	-	-	A	0.9	-	-		
27	-	2	1		-	2.6	1.3		
28	-	2	6		-	3.2	15.6		
29	-	-	-		-	-	-		
30	-	-	-	A	-	-	-		
31	-	-	-		-	-	-		
32	-	-	-		-	-	-		
33	-	-	-	A	-	-	-		
34	-	-	2		-	-	2.0		
35	4	-	-		6.8	-	-		
36		-	-			-	-		

For notes and code see end of table.

Voir notes et code à la fin du tableau.

См. примечания и шифр в конце таблицы.

TABLE 19 — TABLEAU 19 — ТАБЛИЦА 19

	YUGOSLAVIA — YOUGOSLAVIE — ЮГОСЛАВИЯ						
	Number — Nombre — Число			Capacity and/or power — Capacité et/ou puissance — Грузоподъемность и/или мощность			
	1963	1969	1970		1963	1969	1970
1	...	-	-	A	...	-	-
				B	...	-	-
2	...	-	-	A	...	-	-
				B	...	-	-
3	...	24	25		...	20.2	19.8
4	...	13	13		...	13.3	16.6
5	...	3	-	A	...	53.6	-
6	...	26	-		...	43.4	-
7	...	9	14	B	...	7.1	13.8
8	...	5	6		...	5.2	12.7
9	...	-	-	A	...	-	-
				B	...	-	-
10	...	-	-	A	...	-	-
				B	...	-	-
11	...	-	-	A	...	-	-
				B	...	-	-
12	...	-	-	A	...	-	-
				B	...	-	-
13	...	-	-	A	...	-	-
				B	...	-	-
14	...	-	-	A	...	-	-
				B	...	-	-
15	...	-	-	A	...	-	-
				B	...	-	-
16	...	-	-	A	...	-	-
				B	...	-	-
17	...	-	-	A	...	-	-
				B	...	-	-
18	...	-	-	A	...	-	-
				B	...	-	-
19	...	-	-	A	...	-	-
				B	...	-	-
20	...	-	-	A	...	-	-
				B	...	-	-
21	...	-	-	A	...	-	-
				B	...	-	-
22	...	-	-	A	...	-	-
				B	...	-	-
23	...	-	9		...	-	1.6
24	...	-	-		...	-	-
25	...	12	4		...	7.3	1.9
26	...	6	2	A	...	4.4	1.5
27	...	6	10		...	8.5	14.8
28	...	-	-		...	-	-
29	...	-	-		...	-	-
30	...	2	-		...	0.1	-
31	...	-	-		...	-	-
32	...	2	-		...	2.0	-
33	...	8	-	A	...	8.1	-
34	...	26	-		...	43.4	-
35	...	-	-		...	-	-
36	...	-	-		...	-	-

Explanation of code:

A = 1 000 t.
B = 1 000 hp.

(a) Up to 250 tons.
(b) 251 - 400 tons.
(c) 401 - 650 tons.
(d) 651 - 1 000 tons.
(e) 1 001 - 1 500 tons.
(f) 1 501 - 3 000 tons.
(g) Only craft actually in use. Due to a new system of licensing, introduced in 1967, data are not comparable with those for previous years.
(h) Excluding sea-going craft. Data relate to the Hungarian Shipping Company (MAHART) only.
(i) Up to 300 tons.
(j) 301 - 700 tons.
(k) 901 tons and over.

Explication du code:

A = 1 000 t.
B = 1 000 cv.

(a) Jusqu'à 250 tonnes.
(b) 251 - 400 tonnes.
(c) 401 - 650 tonnes.
(d) 651 - 1 000 tonnes.
(e) 1 001 - 1 500 tonnes.
(f) 1 501 - 3 000 tonnes.
(g) Flotte réellement exploitée seulement. Comme une nouvelle réglementation des permis de circulation a été introduite en 1967, les données ne sont pas comparables avec celles des années antérieures.
(h) Non compris les bâtiments de navigation mixte. Les données se réfèrent à la Société de navigation hongroise (MAHART) seulement.
(i) Jusqu'à 300 tonnes.
(j) 301 - 700 tonnes.
(k) 901 tonnes et plus.

Объяснение шифра:

A = 1 000 т.
B = 1 000 л.с.

(a) До 250 тонн.
(b) 251 - 400 тонн.
(c) 401 - 650 тонн.
(d) 651 - 1 000 тонн.
(e) 1 001 - 1 500 тонн.
(f) 1 501 - 3 000 тонн.
(g) Только флот фактического пользования. В связи с тем, что в 1967 г. введена новая система права на плавание, данные не сопоставимы с соответствующими данными за предыдущие годы.
(h) Исключая суда смешанного судоходства. Данные относятся только к Обществу венгерского судоходства (МАХАРТ).
(i) До 300 тонн.
(j) 301 - 700 тонн.
(k) 901 тонна и более.

Inland waterways

19. New or used craft put into service during year, by capacity (1)

Voies navigables intérieures

19. Bateaux neufs ou usagés mis en service pendant l'année, selon la capacité de charge (1)

Внутренние водные пути

19. Новые и подержанные суда, сданные в эксплуатацию в течение года, по грузоподъемности (1)

1	Self-propelled barges			Automoteurs			Самоходные суда
2	Self-propelled tankers			Automoteurs-citernes			Самоходные наливные суда
3	Dumb barges			Chalands et péniches			Баржи и шаланды
4	of which : pushed barges			dont : barges			в том числе : толкаемые баржи
5	Dumb tankers			Bateaux-citernes			Наливные суда
6	of which : pushed tankers			dont : barges-citernes			в том числе : толкаемые наливные суда
7	Tugs			Remorqueurs			Буксиры
8	of which : pusher craft			dont : pousseurs			в том числе : толкачи
9	Craft by carrying capacity	Self-propelled barges	Up to 249 tons	Bateaux selon la capacité de charge	Automoteurs	Jusqu'à 249 tonnes	Суда по грузоподъемности	Самоходные суда	До 249 тонн
10			250– 399 tons			250– 399 tonnes			250– 399 тонн
11			400– 649 tons			400– 649 tonnes			400– 649 тонн
12			650– 999 tons			650– 999 tonnes			650– 999 тонн
13			1 000–1 499 tons			1 000–1 499 tonnes			1 000–1 499 тонн
14			1 500–2 999 tons			1 500–2 999 tonnes			1 500–2 999 тонн
15			3 000 tons and over			3 000 tonnes et plus			3 000 тонн и более
16		Self-propelled tankers	Up to 249 tons		Automoteurs-citernes	Jusqu'à 249 tonnes		Самоходные наливные суда	До 249 тонн
17			250– 399 tons			250– 399 tonnes			250– 399 тонн
18			400– 649 tons			400– 649 tonnes			400– 649 тонн
19			650– 999 tons			650– 999 tonnes			650– 999 тонн
20			1 000–1 499 tons			1 000–1 499 tonnes			1 000–1 499 тонн
21			1 500–2 999 tons			1 500–2 999 tonnes			1 500–2 999 тонн
22			3 000 tons and over			3 000 tonnes et plus			3 000 тонн и более
23		Dumb barges	Up to 249 tons		Chalands et péniches	Jusqu'à 249 tonnes		Баржи и шаланды	До 249 тонн
24			250– 399 tons			250– 399 tonnes			250– 399 тонн
25			400– 649 tons			400– 649 tonnes			400– 649 тонн
26			650– 999 tons			650– 999 tonnes			650– 999 тонн
27			1 000–1 499 tons			1 000–1 499 tonnes			1 000–1 499 тонн
28			1 500–2 999 tons			1 500–2 999 tonnes			1 500–2 999 тонн
29			3 000 tons and over			3 000 tonnes et plus			3 000 тонн и более
30		Dumb tankers	Up to 249 tons		Bateaux-citernes	Jusqu'à 249 tonnes		Наливные суда	До 249 тонн
31			250– 399 tons			250– 399 tonnes			250– 399 тонн
32			400– 649 tons			400– 649 tonnes			400– 649 тонн
33			650– 999 tons			650– 999 tonnes			650– 999 тонн
34			1 000–1 499 tons			1 000–1 499 tonnes			1 000–1 499 тонн
35			1 500–2 999 tons			1 500–2 999 tonnes			1 500–2 999 тонн
36			3 000 tons and over			3 000 tonnes et plus			3 000 тонн и более

(1) In general, figures do not reflect changes due to conversion or reclassification of craft.

(1) En général, les chiffres ne reflètent pas les changements dus à la conversion ou à la reclassification des bateaux.

(1) В основном, цифры не отражают изменений происходящих в результате перестройки, или переклассификации судов.

Inland waterways

20. Craft in service at end of 1970, by year of construction (a)

		Year of construction	AUSTRIA (c) AUTRICHE (c) АВСТРИЯ (c)		BELGIUM BELGIQUE БЕЛЬГИЯ		CZECHOSLOVAKIA TCHECOSLOVAQUIE ЧЕХОСЛОВАКИЯ		FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY † RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE ФЕДЕРАТИВНАЯ РЕСПУБЛИКА ГЕРМАНИИ		FRANCE FRANCE ФРАНЦИЯ		HUNGARY HONGRIE ВЕНГРИЯ	
			Percentages											
			A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B
1	Self-propelled barges	< 1900	5.6	1.8	4.0	3.9	-	-	13.8	11.6	5.6	4.8	-	-
2		1900–1909	-	-	9.4	9.4	-	-	18.5	12.8			-	-
3		1910–1919	5.6	3.0	12.3	10.3	-	-	13.7	10.1	3.7	3.2	-	-
4		1920–1929	-	-	24.7	23.8	5.1	3.4	17.1	16.8	22.4	20.7	-	-
5		1930–1939	-	-	14.1	12.4	6.4	3.5	9.7	8.3	21.2	19.7	5.0 (d)	6.0 (d)
6		1940–1949	-	-	7.6	7.3	3.8	2.9	4.6	5.8	10.4	11.5	5.0 (d)	0.5 (d)
7		1950–1959	22.2	18.7	14.2	13.8	18.0	14.7	14.9	20.7	28.6	31.9	5.0 (d)	0.5 (d)
8		1960–1969	66.6	76.5	13.4	13.6	66.7	75.5	8.1	12.8	7.0	7.2	85.0 (d)	92.9 (d)
9		1970 <	-	-	0.2	0.6	-	-	0.6	1.1	0.0	0.0	-	-
10	Self-propelled tankers	< 1900	-	-	2.8	1.8	-	-	1.5	0.8	0.8	0.4	(d)	(d)
11		1900–1909	-	-	6.1	5.4	-	-	3.1	1.2				
12		1910–1919	-	-	6.1	3.2	-	-	2.1	0.8	0.6	0.5	(d)	(d)
13		1920–1929	12.5	10.2	21.5	16.6	-	-	7.2	2.9	8.8	7.7		
14		1930–1939	-	-	20.2	16.4	33.3	67.1	8.7	5.1	35.8	31.1	(d)	(d)
15		1940–1949	-	-	10.5	9.2	66.7	32.9	11.0	11.2	14.9	16.2		
16		1950–1959	62.5	61.4	18.7	23.7	-	-	42.7	48.0	33.5	37.0	(d)	(d)
17		1960–1969	25.0	28.4	12.0	23.3	-	-	20.5	24.8	5.6	7.1		
18		1970 <	-	-	-	-	-	-	3.2	5.2	-	-	(d)	(d)
19	Dumb barges	< 1900	17.7	12.4	9.1	8.5	-	-	20.0	17.5	6.8	4.6	9.9	6.3
20		1900–1909	7.6	5.6	23.7	29.6	2.0	1.5	21.5	18.3			4.7	3.6
21		1910–1919	8.2	6.4	25.8	21.9	2.7	1.8	15.5	11.7	4.5	4.7	8.9	6.3
22		1920–1929	8.2	6.9	24.0	20.4	1.0	0.7	17.2	18.3	23.3	17.7	5.2	3.7
23		1930–1939	0.6	0.7	7.3	4.1	6.8	5.3	3.8	3.2	17.9	13.6	6.8	1.7
24		1940–1949	11.4	12.2	3.4	3.3	25.4	21.7	4.8	4.9	4.6	2.7	9.4	7.0
25		1950–1959	33.6	37.6	1.4	2.5	27.8	27.8	4.7	4.7	17.8	15.9	16.7	17.3
26		1960–1969	12.7	18.2	3.7	6.3	34.2	41.2	10.3	16.8	24.3	39.2	38.5	54.1
27		1970 <	-	-	1.6	3.3	-	-	2.2	4.6	1.1	1.5	-	-
28	Dumb tankers	< 1900	-	-	11.8	13.3	-	-	10.2	7.7	1.4	0.8	9.7	9.7
		1900–1909	-	-	11.8	14.4	-	-	16.8	12.3			6.5	5.2
30		1910–1919	1.7	1.5	11.8	8.7	-	-	13.2	12.3	1.4	1.0	16.1	14.5
31		1920–1929	13.6	15.8	29.4	21.1	9.0	7.1	19.8	19.4	9.0	3.7	9.7	8.9
32		1930–1939	3.4	3.5	29.4	33.3	52.0	51.9	10.2	5.8	2.8	1.6	6.5	6.7
33		1940–1949	69.5	72.4	-	-	28.0	29.0	11.4	13.8	-	-	3.2	2.2
34		1950–1959	5.1	5.2	-	-	12.0	12.0	6.5	4.7	13.2	15.8	45.2	50.9
35		1960–1969	1.7	1.6	5.9	3.2	-	-	9.5	14.9	73.2	77.1	3.2	1.9
36		1970 <	-	-	-	-	-	-	3.4	9.1	-	-	-	-
37	Tugs (b)	< 1900	-	-	4.4	4.5	-	-	9.8	8.6	8.2	3.1	-	-
38		1900–1909	3.0	0.9	6.0	5.6	1.3	0.5	17.6	15.0			3.9	1.1
39		1910–1919	3.0	4.3	14.5	14.4	1.3	0.5	8.0	8.4	4.4	3.5	-	-
40		1920–1929	3.0	1.1	14.5	15.6	2.7	2.3	17.4	16.4	10.6	6.4	3.9	3.3
41		1930–1939	6.1	1.2	19.3	14.2	13.3	17.1	16.8	10.9	16.4	7.9	5.9	4.5
42		1940–1949	27.3	34.3	11.2	12.0	8.0	4.3	12.7	13.1	5.8	4.5	15.7	13.9
43		1950–1959	24.3	22.8	5.6	7.1	32.0	34.4	10.1	11.8	10.2	11.0	27.5	25.9
44		1960–1969	33.3	38.4	4.0	6.8	41.3	41.0	6.7	13.7	39.1	61.4	43.1	51.2
45		1970 <	-	-	0.8	3.8	-	-	0.9	2.1	1.4	0.8	-	-

avigables intérieures

x en service à la fin de 1970
née de construction [a]

Я	LUXEMBOURG LUXEMBOURG ЛЮКСЕМБУРГ	
B	A	B
–	–	–
–	6.3	3.2
1.0	–	–
8.0	–	–
15.3	–	–
16.9	6.3	4.2
4.2	18.7	16.8
30.7	68.7	75.8
6.2	–	–
–	–	–
–	–	–
–	100.0	100.0
–	–	–
–	–	–
0.9	–	–
32.7	–	–
63.6	–	–
2.8	–	–
–	–	–
–	–	–
–	–	–
2.5	–	–
2.3	–	–
14.5	–	–
12.9	–	–
49.8	–	–
11.3	–	–
–	–	–
–	–	–
–	–	–
–	–	–
–	–	–
–	–	–
0.6	–	–
99.4	–	–
–	–	–
–	–	–
–	–	–
–	–	–
10.5	–	–
6.3	–	–
3.2	–	–
4.2	–	–
26.3	–	–
6.3	–	–

Inland waterways

21. Freight transport exclusively by inland waterways

			AUSTRIA / AUTRICHE / АВСТРИЯ			BELGIUM / BELGIQUE / БЕЛЬГИЯ			CZECHOSLOVAKIA [a] / TCHECOSLOVAQUIE [a] / ЧЕХОСЛОВАКИЯ		
			1963	1969	1970	1963	1969	1970	1963	1969	1970
1	Goods loaded — Total	← 1 000 →	1 584	1 916	1 682	38 934	50 129	51 509	2 984	2 793	3 039
2	of which : left the country	← 1 000 →	1 074	1 232	816	16 156	20 916	20 272	806	1 243	1 448
3	Goods unloaded — Total	← 1 000 →	3 949	5 170	5 736	45 376	66 139	66 875	3 242	2 543	2 916
4	of which : entered the country	← 1 000 →	3 440	4 486	4 870	22 599	36 926	35 638	1 064	993	1 325
5	Goods in transit	← 1 000 →	769	836	1 041	3 268	5 602	4 418	-	-	-
6	Goods carried — Total	1 000t	5 793	7 238	7 593	64 801	92 657	91 565	4 048	3 786	4 364
7		Index	100	125	131	100	143	141	100	94	108
8	Ton-kilometres — Total	Million	995	1 194	1 293	4 779	6 870	6 734	...	1 897	2 367
9	of which : in transit	Million	270	293	365	423	677	556	...	-	-
10	Average length of haul per ton	km	172	165	170	74	74	74	...	501	542

			GERMAN DEMOCRATIC REPUBLIC [b] / RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE ALLEMANDE [b] / ГЕРМАНСКАЯ ДЕМОКРАТИЧЕСКАЯ РЕСПУБЛИКА [b]			HUNGARY / HONGRIE / ВЕНГРИЯ			ITALY / ITALIE / ИТАЛ		
1	Goods loaded — Total	← 1 000 →	9 887	10 959	12 117	5 719 [c]	8 326 [c]	8 124 [c]	...	4 296	4 390
2	of which : left the country	← 1 000 →	1 347	2 494	2 812	433 [d]	580 [d]	550 [d]	...	-	-
3	Goods unloaded — Total	← 1 000 →	9 631	9 773	10 566	6 273 [c]	8 512 [c]	8 563 [c]	...	4 296	4 390
	of which : entered the country	← 1 000 →	1 091	1 308	1 261	874 [d]	753 [d]	743 [d]	...	-	-
5	Goods in transit	← 1 000 →	8	139	282	4 031	3 824	4 935	...	-	-
6	Goods carried — Total	1 000 t	10 986	12 406	13 660	2 249 [d]	2 771 [d]	2 775 [d]	3 209	4 296	4 390
7		Index	100	113	124	100	123	123	100	134	137
8	Ton-kilometres — Total	Million	2 003	2 143	2 358	1 186 [d]	1 376 [d]	1 596 [d]	...	273	350
9	of which : in transit	Million	...	...	...	...	...	...	...	-	-
10	Average length of haul per ton	km	182	196	173	527 [d]	497 [d]	575 [d]	...	63	80

			POLAND / POLOGNE / ПОЛЬША			ROMANIA [e] / ROUMANIE [e] / РУМЫНИЯ [e]			SWITZERLAND / SUISSE / ШВЕЙЦАР		
1	Goods loaded — Total	← 1 000 →	3 193	6 173	8 583	...	...	...	323	309	304
2	of which : left the country	← 1 000 →	118	175	375	...	...	...	321	309	304
3	Goods unloaded — Total	← 1 000 →	3 095	6 060	8 249	...	...	...	7 960	7 738	8 646
4	of which : entered the country	← 1 000 →	20	62	41	...	...	...	7 960	7 737	8 645
5	Goods in transit	← 1 000 →	116	207	382	...	...	...	186	268	313
6	Goods carried — Total	1 000 t	3 329	6 318	8 837	2 652	3 148 [r]	3 396	8 469	8 315	9 264
7		Index	100	190	265	100	119 [r]	128	100	98	109
8	Ton-kilometres — Total	Million	926	1 442	2 295	1 129	1 165	1 346	36.7	41.1	44.9
9	of which : in transit	Million	74	121	260	...	...	...	1.3	1.9	2.2
10	Average length of haul per ton	km	278	228	260	426	370	396	4.3	5.0	5.0

			UKRAINIAN S.S.R. [f][g] / R.S.S. d'UKRAINE [f][g] / УКРАИНСКАЯ ССР [f][g]			UNITED KINGDOM [h] / ROYAUME-UNI [h] / СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО [h]			YUGOSLAVIA / YOUGOSLAVIE / ЮГОСЛАВ		
1	Goods loaded — Total	← 1 000 →	...	...	...	9 258	6 809	6 530	5 950	12 400 [r]	13 528
2	of which : left the country	← 1 000 →	...	...	...	.	.	.	784	1 018	961
3	Goods unloaded — Total	← 1 000 →	...	...	...	9 258	6 809	6 530	6 085	13 646 [r]	15 678
4	of which : entered the country	← 1 000 →	...	...	...	.	.	.	891	2 264 [r]	3 111
5	Goods in transit	← 1 000 →	...	...	...	.	.	.	3 964	4 227 [r]	5 461
6	Goods carried — Total	1 000 t	14 160	25 337	27 283	9 258	6 809	6 530	10 805	18 891 [r]	22 100
7		Index	100	179	193	100	74	71	100	175 [r]	205
8	Ton-kilometres — Total	Million	3 619	5 549	6 079	242	140	131	3 518	4 478 [r]	5 723
9	of which : in transit	Million	...	...	...	-	-	-	...	2 463 [r]	3 207
10	Average length of haul per ton	km	256	218	222	26	21	20	326	237 [r]	259

For notes see page 110.

Voir notes à la page 110.

Voies navigables intérieures Внутренние водные пути

21. Transport de marchandises par voie navigable intérieure uniquement 21. Грузовые перевозки только по внутренним водным путям

FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE ФЕДЕРАТИВНАЯ РЕСПУБЛИКА ГЕРМАНИИ			FRANCE ФРАНЦИЯ								
			FRANCE								
963	1969	1970	1963	1969	1970						
5 693	151 322	151 956	60 972	90 197	89 114	1	Marchand. chargées — Total	1 000 t	↑	Погруженные грузы — Всего	1000 т
0 698	50 253	49 528	9 115	21 882	22 183	2	dont : sorties du pays			в том числе: вывезенные из страны	
0 122	172 667	178 188	60 066	81 300	80 181	3	Marchand. décharg. — Total		↓	Выгруженные грузы — Всего	
5 127	71 598	75 760	8 209	12 985	13 250	4	dont : entrées dans le pays			в том числе: ввезенные в страну	
5 506	10 879	12 285	7 657	7 023	7 986	5	Marchandises en transit			Грузы сквозным транзитом	
7 326	233 800	240 001	76 838	110 205	110 350	6	Marchandises transportées — Total	1 000 t		Перевезенные грузы — Всего	1000 т
100	140	143	100	143	144	7		Indice			Индекс
9 513	47 650	48 813	11 358	14 601	14 183	8	Tonnes-km — Total	Million		Тонно-километры — Всего	Миллионы
4 086	6 175	6 929	1 396	1 287	1 464	9	dont : en transit			в том числе: сквозным транзит.	
236	204	203	148	133	129	10	Parcours moyen d'une tonne	km		Средн. расст. перевозки одной тонны	км

XEMBOURG ЛЮКСЕМБУРГ			NETHERLANDS НИДЕРЛАНДЫ								
LUXEMBOURG			PAYS-BAS								
–	564	522	109 577	167 528	174 037	1	Marchand. chargées — Total	1 000 t	↑	Погруженные грузы — Всего	1000 т
–	564	522	48 858	77 028	81 371	2	dont : sorties du pays			в том числе: вывезенные из страны	
–	689	812	82 997	134 061	135 554	3	Marchand. décharg. — Total		↓	Выгруженные грузы — Всего	
–	689	812	22 278	43 561	42 888	4	dont : entrées dans le pays			в том числе: ввезенные в страну	
–	6 762	8 009	19 588	25 913	24 520	5	Marchandises en transit			Грузы сквозным транзитом	
–	8 015	9 343	151 443	237 002	241 445	6	Marchandises transportées — Total	1 000 t		Перевезенные грузы — Всего	1000 т
–	...	...	100	156	159	7		Indice			Индекс
–	...	...	20 201	30 077	30 743	8	Tonnes-km — Total	Million		Тонно-километры — Всего	Миллионы
–	...	...	4 112	5 322[r]	5 069	9	dont : en transit			в том числе: сквозным транзит.	
–	...	...	133	127	127	10	Parcours moyen d'une tonne	km		Средн. расст. перевозки одной тонны	км

SR (X) СССР (X)			BYELORUSSIAN S.S.R. (X) БЕЛОРУССКАЯ ССР (X)								
URSS (X)			R.S.S. de BIELORUSSIE (X)								
...	...	...	...	...	...	1	Marchand. chargées — Total	1 000 t	↑	Погруженные грузы — Всего	1000 т
...	...	...	...	...	...	2	dont : sorties du pays			в том числе: вывезенные из страны	
...	...	...	...	...	...	3	Marchand. décharg. — Total		↓	Выгруженные грузы — Всего	
...	...	...	...	...	...	4	dont : entrées dans le pays			в том числе: ввезенные в страну	
...	...	...	...	...	...	5	Marchandises en transit			Грузы сквозным транзитом	
9 500	332 700	357 800	2 607	4 815[r]	5 295	6	Marchandises transportées — Total	1 000 t		Перевезенные грузы — Всего	1000 т
100	139	149	100	185	203	7		Indice			Индекс
4 500	160 100	174 000	948	1 267[r]	1 224	8	Tonnes-km. — Total	Million		Тонно-километры — Всего	Миллионы
...	...	...	...	...	...	9	dont : en transit			в том числе: сквозным транзит	
478	481	486	364	263[r]	231	10	Parcours moyen d'une tonne	km		Средн. расст. перевозки одной тонны	км

						1	Marchand. chargées — Total	1 000 t	↑	Погруженные грузы — Всего	1000 т
						2	dont : sorties du pays			в том числе: вывезенные из страны	
						3	Marchand. décharg. — Total		↓	Выгруженные грузы — Всего	
						4	dont : entrées dans le pays			в том числе: ввезенные в страну	
						5	Marchandises en transit			Грузы сквозным транзитом	
						6	Marchandises transportées — Total	1 000 t		Перевезенные грузы — Всего	1000 т
						7		Indice			Индекс
						8	Tonnes-km — Total	Million		Тонно-километры — Всего	Миллионы
						9	dont : en transit			в том числе: сквозным транзит.	
						10	Parcours moyen d'une tonne	km		Средн. расст. перевозки одной тонны	км

м. примечания на стр. 110.

NOTES TO TABLE 21

(a) Transport by Czechoslovak shipping undertakings for Oder-Elbe and the Danube, at home and abroad.

(b) Transport by shipping undertakings of the German Democratic Republic and by craft of other countries or territories chartered by the Shipping Administration of the German Democratic Republic (VEB Deutsche Binnenreederei).

(c) All ships; in Danube ports only.

(d) Transport by Hungarian shipping undertakings at home and abroad.

(e) Transport by Romanian shipping undertakings at home and abroad.

(f) Data relating to the Byelorussian and Ukrainian SSR are included in those for the USSR.

(g) Including transport of timber which amounted to 73.8 million tons and 29 800 million ton-km in 1963 in the USSR.

(h) Traffic over the waterways of the British Waterway Board by all craft; excluding traffic on the Manchester Ship Canal and the Thames.

NOTES DU TABLEAU 21

(a) Transports effectués par les entreprises tchécoslovaques de navigation sur l'Oder-Elbe et sur le Danube, à l'intérieur du pays et à l'étranger.

(b) Transports effectués par les entreprises de navigation de la République démocratique allemande et par des bateaux d'autres pays ou territories affrétès par l'Administration de navigation de la République démocratique allemande (VEB Deutsche Binnenreederei).

(c) Tous les bateaux; seulement les ports du Danube.

(d) Transports effectués par les entreprises hongroises de navigation à l'intérieur du pays et à l'étranger.

(e) Transports effectués par les entreprises roumaines de navigation à l'intérieur du pays et à l'étranger.

(f) Les données relatives aux RSS de la Biélorussie et de l'Ukraine sont comprises dans celles de l'URSS.

(g) Y compris le flottage du bois, qui était de 73,8 millions de tonnes et de 29 800 millions de tonnes-km en 1963 en URSS.

(h) Trafic sur les voies navigables du Bureau britannique des voies navigables effectué par tous les bateaux, à l'exclusion du trafic sur le Canal de Manchester et la Tamise.

ПРИМЕЧАНИЯ К ТАБЛИЦЕ 21

(a) Перевозки, осуществляемые чехословацки судоходными предприятиями по Одре-Эльб и Дунаю, в стране и заграницей.

(b) Перевозки, осуществляемые судоходными предприятиями Германской Демократическ Республики и судами других стран и территорий, зафрахтованными администрацие внутреннего судоходства Германской Дем кратической Республики (VEB Deutsche Binnenreederei).

(c) Все суда; только дунайские порты.

(d) Перевозки, осуществляемые венгерскими судоходными предприятиями в стране и заграницей.

(e) Перевозки, осуществляемые румынскими судоходными предприятиями в стране и заграницей.

(f) Данные по Белорусской и Украинской ССР включены в данные по СССР.

(g) Включая лесоплав, который составил в СССР 73,8 млн. тонн и 29 800 млн. тонно-км в 1963 году.

(h) Движение всех судов по водным путям Британского управления водных путей; кроме движения по манчестерскому судоходному каналу и Темзе.

Inland waterways
Voies navigables intérieures
Внутренние водные пути

22. Internal freight transport by ranges of distance[a]
22. Transports internes de marchandises par paliers de distance[a]
22. Внутренние грузовые перевозки по расстоянию[a]

Country / Pays / Страна	Ranges of distance / Paliers de distance / Расстояния km / км	Unit / Unité / Единица	Tons / Tonnes / Тонны 1963	1969	1970	Ton-kilometres / Tonnes-kilomètres / Тонно-километры 1963	1969	1970
AUSTRIA AUTRICHE АВСТРИЯ	Total - Всего	10^6	0.5	0.7	0.9	65	126	166
	1 - 49	%	37.3	10.7	6.5	2.0	0.4	0.2
	50 - 149	%	6.5	5.0	6.9	6.5	3.5	4.5
	150 - 299	%	56.2	84.3	86.6	91.5	96.1	95.3
FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE ФЕДЕРАТИВНАЯ РЕСПУБЛИКА ГЕРМАНИИ	Total - Всего	10^6	84.4	101.1	102.4	18 822	18 885	19 094
	1 - 49	%	14.7	17.2	17.1	1.3	2.1	2.1
	50 - 149	%	24.6	32.0	32.8	10.7	16.7	17.2
	150 - 299	%	28.4	29.6	29.8	28.9	34.2	34.4
	300 - 499	%	27.2	17.6	16.2	45.2	35.1	32.7
	500 - 699	%	4.3	3.0	3.3	10.9	9.1	10.2
	700 <	%	0.8	0.6	0.8	3.0	2.8	3.4
FRANCE FRANCE ФРАНЦИЯ	Total - Всего	10^6	51.9	68.3	66.9	7 778	9 059	8 713
	1 - 49	%	32.0	34.4	33.4	3.6	4.3	4.0
	50 - 149	%	29.8	29.6	30.9	19.7	22.6	24.7
	150 - 299	%	20.3	23.4	25.0	28.8	35.1	38.5
	300 - 499	%	15.0	10.7	8.9	35.8	28.8	24.2
	500 - 699	%	2.3	1.6	1.5	8.9	7.1	6.4
	700 <	%	0.6	0.3	0.4	3.2	2.1	2.2
ITALY ITALIE ИТАЛИЯ	Total - Всего	10^6	...	4.3	4.4	...	273	350
	1 - 49	%	...	59.1	59.1	...	30.5	29.6
	50 - 149	%	...	33.2	33.2	...	45.3	45.6
	150 - 299	%	...	7.7	7.7	...	24.2	24.8
NETHERLANDS PAYS-BAS НИДЕРЛАНДЫ	Total - Всего	10^6	60.7	87.2	...	5 805	8 264	...
	1 - 49	%	33.4	29.8	...	8.8	7.4	...
	50 - 149	%	43.6	50.4	...	39.2	47.7	...
	150 - 299	%	21.9	18.9	...	48.0	41.8	...
	300 <	%	1.1	0.9	...	4.0	3.1	...
POLAND POLOGNE ПОЛЬША	Total - Всего	10^6	3.2	6.2	8.6	926	1 410	2 201
	1 - 49	%	30.4	37.5	39.5	1.7	2.1	1.6
	50 - 149	%	20.2	27.6	22.4	5.9	7.2	6.6
	150 - 299	%	7.6	3.9	3.7	6.0	3.8	3.1
	300 - 499	%	13.0	4.1	6.2	20.7	6.5	8.9
	500 - 699	%	27.0	11.9	13.4	60.8	33.4	34.8
	700 <	%	1.8	15.0	14.8	4.9	47.0	45.0
YUGOSLAVIA YOUGOSLAVIE ЮГОСЛАВИЯ	Total - Всего	10^6	5.2	11.1	12.6	...	1 090	1 387
	1 - 49	%	21.0	30.8	30.0	...	4.8	3.9
	50 - 149	%	46.0	50.5	46.2	...	39.0	33.2
	150 - 299	%	19.0	11.7	14.4	...	23.4	25.0
	300 - 499	%	8.0	4.3	6.5	...	16.0	21.2
	500 - 699	%	5.0	2.3	2.5	...	14.6	13.3
	700 <	%	1.0	0.4	0.4	...	2.2	3.4

(a) Internal transport in full craft loads only.

(a) Transports internes en bateaux complets seulement.

(a) Внутренние перевозки только в полной нагрузке судна.

International rivers
Fleuves internationaux
Международные реки

23. Freight transport on the Rhine
23. Transport de marchandises sur le Rhin
23. Грузовые перевозки по Рейну

	Item			1963	1969	1970	Rubrique			Статья		
				1000 t - 1 000 т								
1	Total goods carried			187 759	266 430[r]	272 126	Total de marchandises transportées			Все перевезенные грузы		
2	International transport	Goods carried — Total		88 123	143 799[r]	146 093	Transport international	Marchandises transportées — Total		Международные перевозки	Перевезенные грузы — Всего	
3		Over the frontier between the Netherlands and the Federal Republic of Germany		66 612	108 947[r]	112 299		Ayant franchi la frontière entre les Pays-Bas et la République fédérale d'Allemagne			Через границу между Нидерландами и Федеративной Республикой Германии	
4		of which	Downstream	22 977	45 226[r]	43 785		dont	Vers l'aval		в том числе	Вниз по течению
5			Upstream	43 635	63 721[r]	68 514			Vers l'amont			Вверх по течению
6		Between the Federal Republic of Germany, France and Switzerland via the Rhine		9 126	17 437	16 214		Entre la République fédérale d'Allemagne, la France et la Suisse par le Rhin			Между Федеративной Республикой Германии, Францией и Швейцарией по Рейну	
7		Carried only on the Netherlands section of the Rhine		12 475	17 415	17 580		N'ayant emprunté que le secteur néerlandais du Rhin			Только по нидерландскому участку Рейна	
8	Internal transport	Goods carried — Total		99 546	122 631	126 033	Transport interne	Marchandises transportées — Total		Внутренние перевозки	Перевезенные грузы — Всего	
9		Between ports of the Federal Republic of Germany		57 046	61 131	62 733		Entre ports de la République fédérale d'Allemagne			Между портами Федеративной Республики Германии	
10		Between Netherlands ports		42 500	61 500	63 300		Entre ports néerlandais			Между нидерландскими портами	
11	Total ton-kilometres			Millions — Миллионы			Total de tonnes-kilomètres			Все тонно-километры		
				38 783	49 783	...						

24. Freight transport on the Danube
24. Transport de marchandises sur le Danube
24. Грузовые перевозки по Дунаю

Country	Pays	Страна	Code Шифр	1963	1969	1970
				1000 t - 1 000 т		
AUSTRIA	AUTRICHE	АВСТРИЯ	A	509	684	866
			B	1 074	1 232	815
BULGARIA	BULGARIE	БОЛГАРИЯ	A	1 349	4 123	4 750
			B	413	664	652
CZECHOSLOVAKIA	TCHECOSLOVAQUIE	ЧЕХОСЛОВАКИЯ	A	695	2 180	3 531
			B	902	1 334	1 451
FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY	RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE	ФЕДЕРАТИВНАЯ РЕСПУБЛИКА ГЕРМАНИИ	A	365	776	653
			B	1 131	1 463	1 828
HUNGARY.	HONGRIE	ВЕНГРИЯ	A	5 185	7 171	7 926
			B	535	1 155	1 164
ROMANIA	ROUMANIE	РУМЫНИЯ	A	2 210	4 238	3 845
			B	1 929	1 679	2 971
USSR	URSS	СССР	A	2 640	4 008	4 711
			B	4 630	7 981	10 046
YUGOSLAVIA	YOUGOSLAVIE	ЮГОСЛАВИЯ	A	3 684	6 975	7 781
			B	784	1 118	961
Total	Total	Всего	A	16 637	30 155	34 063
			B	11 398	16 626	19 888
Goods entered by sea	Marchandises entrées par mer	Грузы ввезенные по морю		771	1 249	1 523
Total transport	Ensemble des transports	Все перевозки		28 806	48 030	55 474
Index	Indice	Индекс		100	167	193

Explanation of code:

A = Internal transport; goods carried between the ports of the country.

B = International transport; goods which have been loaded in the country and have left it with a destination in another country, whether Danubian or not.

Explication du code:

A = Transport interne; marchandises transportées entre les ports du pays.

B = Transport international; marchandises chargées dans le pays et sorties du pays à destination d'un autre pays danubien ou non danubien.

Объяснение шифра:

A = Внутренние перевозки; грузы, перевезенные между портами страны.

B = Международные перевозки; грузы, загруженные в стране и вывезенные из страны и направленные в другие придунайские и непридунайские страны.

25. International freight transport on the Danube [a]
25. Transport international de marchandises sur le Danube [a]
25. Международные грузовые перевозки по Дунаю [a]

Unit : 1000 t — Unité : 1000 t — Единица : 1000 т

Country of origin / Pays de provenance / Страна происхождения ↓	Country of destination / Pays de destination / Страна назначения →		AUSTRIA AUTRICHE АВСТРИЯ	BULGARIA BULGARIE БОЛГАРИЯ	CZECHOSLOVAKIA TCHECOSLOVAQUIE ЧЕХОСЛОВАКИЯ	FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE ФЕДЕРАТИВНАЯ РЕСПУБЛИКА ГЕРМАНИИ	HUNGARY HONGRIE ВЕНГРИЯ	ROMANIA ROUMANIE РУМЫНИЯ	USSR URSS СССР	YUGOSLAVIA YOUGOSLAVIE ЮГОСЛАВИЯ	Other countries Autres pays Другие страны	Total exports Total des exportations Весь экспорт
AUSTRIA AUTRICHE АВСТРИЯ		1963		6	95	627	223	1	32	68	22	1 074
		1969		25	6	770	169	115	115	20	-	1 220
		1970		17	45	560	93	18	127	15	-	875
BULGARIA BULGARIE БОЛГАРИЯ		1963	23		34	7	64	34	245	6	-	413
		1969	39		28	41	5	-	523	28	1	665
		1970	48		46	22	7	-	533	3	4	663
CZECHOSLOVAKIA TCHECOSLOVAQUIE ЧЕХОСЛОВАКИЯ		1963	240	246		3	103	205	38	67	-	902
		1969	791	79		32	94	8	79	63	-	1 146
		1970	797	91		4	33	90	120	234	-	1 369
FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE ФЕДЕРАТИВНАЯ РЕСПУБЛИКА ГЕРМАНИИ		1963	1 015	7	-		78	3	8	20	-	1 131
		1969	1 276	65	1		40	26	1	40	-	1 452
		1970	1 494	62	-		55	36	1	64	-	1 712
HUNGARY HONGRIE ВЕНГРИЯ		1963	147	40	1	237		5	44	5	55	534
		1969	583	56	-	311		-	133	65	4	1 152
		1970	490	67	1	325		29	167	127	5	1 211
ROMANIA ROUMANIE РУМЫНИЯ		1963	169	372	305	56	44		152	280	551	1 929
		1969	212	283	400	96	42		1	367	876	2 277
		1970	350	195	357	140	82		1	743	1 037	2 905
USSR URSS СССР		1963	1 431	871	680	-	567	314		502	265	4 630
		1969	1 335	3 197	220	2	920	-		1 155	378	7 207
		1970	1 578	3 854	1 000	1	1 120	7		1 925	565	10 050
YUGOSLAVIA YOUGOSLAVIE ЮГОСЛАВИЯ		1963	352	-	19	301	6	3	103		-	784
		1969	247	47	128	392	58	-	134		-	1 006
		1970	113	8	98	478	80	25	118		-	920
Other countries Autres pays Другие страны		1963	-	-	-	-	12 [b]	-	192 [b]	-		204
		1969	-	32	-	-	14	104	449	-		599
		1970	-	16	-	-	13	1 259	448	-		1 736
Total imports Total des importations Весь импорт		1963	3 377	1 542	1 134	1 231	1 097	565	814	948	893	11 601
		1969	4 486	3 784	783	1 644	1 342	253	1 435	1 738	1 259	16 724
		1970	4 870	4 310	1 547	1 530	1 483	1 464	1 515	3 111	1 611	21 441

(a) For 1963 data are based on information from countries of origin, for 1969 and 1970 from countries of destination.

(b) Based on information from countries of destination.

(a) Les données pour 1963 sont basées sur les informations fournies par les pays de provenance; celles pour 1969 et 1970 sur les informations par les pays de destination.

(b) Données basées sur les informations fournies par les pays de destination.

(a) Данные за 1963 год основываются на информации, полученной от страны происхождения, а данные за 1969 и 1970 годы от страны назначения.

(b) Данные основываются на информации, полученной от страны назначения.

Sea ports

Ports maritimes

Морские порты

26. Goods loaded and unloaded at sea ports[a]

26. Marchandises chargées et déchargées dans les ports maritimes

26. Грузы, погруженные и выгруженные в морских портах[a]

Country — Pays — Страна	Code Шифр	1963	1969	1970	1969	1970
		10^6 t — 10^6 т			1963 = 100	
BELGIUM - BELGIQUE - БЕЛЬГИЯ	A	16.9	26.4[r]	28.1	156[r]	166
	B	34.7	62.1[r]	68.5	179[r]	197
	C	51.6	88.5[r]	96.6	171[r]	187
BULGARIA - BULGARIE - БОЛГАРИЯ	A	1.2	2.2	2.3	191	199
	B	3.9	11.7	13.5	297	344
	C	5.1	13.9	15.8	273	312
CYPRUS - CHYPRE - КИПР	A	1.4	1.5[r]	1.5	110[r]	110
	B	0.9	1.3[r]	1.5	137[r]	156
	C	2.3	2.8	3.0	121	128
DENMARK - DANEMARK - ДАНИЯ[b]	A	4.6	6.2	6.8	136	149
	B	20.2	28.7	31.5	142	156
	C	24.8	34.9	38.3	141	154
FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE[c][d] ФЕДЕРАТИВНАЯ РЕСПУБЛИКА ГЕРМАНИИ	A	17.4	24.8	26.5	143	153
	B	69.8	95.5	110.3	137	158
	C	87.2	120.4	136.8	138	157
FINLAND - FINLANDE - ФИНЛЯНДИЯ	A	10.0	12.0	12.4	120	123
	B	10.1	18.4	20.2	183	201
	C	20.1	30.5	32.5	152	162
FRANCE - FRANCE - ФРАНЦИЯ	A	18.0	25.6	25.2	142	140
	B	81.4	143.7	168.8	177	207
	C	99.4	169.3	194.0	170	195
GERMAN DEMOCRATIC REPUBLIC RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE ALLEMANDE ГЕРМАНСКАЯ ДЕМОКРАТИЧЕСКАЯ РЕСПУБЛИКА	A	1.8	2.7	2.4	145[r]	130
	B	5.7[r]	7.8	10.3	135[r]	180
	C	7.6[r]	10.4	12.7	138	168
GREECE - GRÈCE - ГРЕЦИЯ	A	2.3	4.1	4.2	182	183
	B	7.5	12.0	13.4	161	179
	C	9.8	16.2	17.5	166	180
ITALY - ITALIE - ИТАЛИЯ	A	13.3	32.5	34.8	244	261
	B	90.8	182.7	200.9	201	221
	C	104.2	215.2	235.7	207	226
MALTA - MALTE - МАЛЬТА	A	0.04	0.07	0.05	157	117
	B	0.61	0.99	0.94	163	154
	C	0.65	1.05	0.99	163	152
NETHERLANDS - PAYS-BAS - НИДЕРЛАНДЫ[c]	A	27.3	47.8	63.9	175	234
	B	103.1	172.4	202.7	167	197
	C	130.5	220.2	266.7	169	204
NORWAY - NORVÈGE - НОРВЕГИЯ[e]	A	22.3	36.8	35.4	165	159
	B	11.8	17.5	19.1	149	162
	C	34.1	54.4	54.5	159	160
POLAND - POLOGNE - ПОЛЬША[c][f]	A	12.4	22.3	24.6	179	198
	B	10.4	10.0	11.2	96	107
	C	22.8	32.3	35.8	142	157

For notes and code see end of table. Voir notes et code à la fin du tableau. См. примечания и шифр в конце таблицы.

26. Goods loaded and unloaded at sea ports[a]

26. Marchandises chargées et déchargées dans les ports maritimes[a]

26. Грузы, погруженные и выгруженные в морских портах[a]

Country — Pays — Страна	Code Шифр	1963	1969	1970	1969	1970
		10^6 t — 10^6 т			1963 = 100	
PORTUGAL - PORTUGAL - ПОРТУГАЛИЯ [g][h]	A	2.6	2.7	3.3	102	126
	B	4.7	7.1r	8.5	150r	180
	C	7.3	9.7	11.7	133	161
ROMANIA - ROUMANIE - РУМЫНИЯ	A	3.1	4.3	...	137	...
	B	1.6	3.1	...	190	...
	C	4.7	7.3	...	156	...
SPAIN - ESPAGNE - ИСПАНИЯ [g]	A	8.8	15.0	15.1	171	172
	B	25.9	50.0	56.7	193	219
	C	34.7	65.0	71.8	187	207
SWEDEN - SUÈDE - ШВЕЦИЯ	A	18.4	27.7	26.0	150	141
	B	27.6	42.5	46.4	154	168
	C	46.0	70.1	72.4	152	157
TURKEY - TURQUIE - ТУРЦИЯ [i]	A	2.1	2.8r	3.4	132r	160
	B	5.2	6.9r	8.3	133r	159
	C	7.4	9.7r	11.7	132r	159
UNITED KINGDOM - ROYAUME-UNI - СОЕД. КОРОЛЕВСТВО [j]	A	39.1	44.0	...	112	...
	B	137.2	185.0	...	135	...
	C	176.3	229.0	...	130	...
YUGOSLAVIA - YOUGOSLAVIE - ЮГОСЛАВИЯ	A	2.9	4.1	3.8	142	134
	B	7.1	8.8	11.6	125	164
	C	9.9	12.9	15.4	130	155

xplanation of code:

= Goods loaded.
= Goods unloaded.
= A + B.

a) Excluding coastwise transport.
b) Excluding international ferry traffic and traffic with Faerø Islands and Greenland.

e) Including transshipments.
d) Including maritime goods traffic of inland ports.

e) Excluding transit transport (other than Swedish iron ore, 21 534 000 tons loaded at Narwik in 1969 and 19 116 000 tons in 1970), packing and re-exports.

f) Including bunkers.
g) Including traffic with overseas provinces.
h) Including floating appliances and passengers' luggage.
i) Excluding timber and livestock.
j) Estimates. Including goods imported and exported other than by sea.

Explication du code:

A = Marchandises chargées.
B = Marchandises déchargées.
C = A + B.

(a) Non compris le cabotage.
(b) Non compris le trafic international par ferry et le trafic avec les îles Féroe et Groenland.

(c) Y compris les transbordements.
(d) Y compris le transport maritime de marchandises à destination et en provenance des ports fluviaux.
(e) Non compris les transports en transit (sauf le minerai de fer suédois, 21 534 000 tonnes chargées à Narvik en 1969 et 19 116 000 tonnes en 1970), emballages et réexportations.

(f) Y compris la soute.
(g) Y compris le trafic avec les provinces d'Outre-mer.
(h) Y compris les engins flottants et les bagages des voyageurs.
(i) Non compris le bois et le bétail.
(j) Estimations. Y compris importations et exportations autrement que par mer.

Объяснение шифра:

A = Погруженные грузы.
B = Выгруженные грузы.
C = A + B.

(a) Исключая каботаж.
(b) Исключая международные паромные перевозки и перевозки между Данией и Фарерскими островами и Гренландией.
(c) Включая перегрузку.
(d) Включая морскую перевозку грузов внутренних портов.

(e) Исключая транзитные перевозки (кроме шведской железной руды: 21 534 000 тонн, погруженных в Нарвике в 1969 году и 19 116 000 т. в 1970 году), упаковки и реэкспорт.

(f) Включая бункера.
(g) Включая перевозки в заморские провинции.
(h) Включая погрузки морского груза и багажа пассажиров.
(i) Исключая лесоматериал и скот.
(j) Оценочные данные. Включая грузы, импортируемые и экспортируемые иным путем, кроме морского.

Combined transport

Transports combinés

Смешанные перевозки

27. Number of containers owned or approved by railway administrations [a]

27. Nombre de containers appartenant aux administrations ferroviaires ou agréées par celles-ci [a]

27. Число контейнеров, принадлежащих управлениям железных дорог или допускаемых ими к перевозке [a]

Code Шифр	Large and medium containers — Grands containers et containers moyens — Большие и средние контейнеры						Small containers — Petits containers — Малые контейнеры		
	Total — Всего			of which : fitted for special conveyance — dont : à porteur aménagé — в том числе : со специальными приспособлениями для их перемещения					
	1963	1969	1970	1963	1969	1970	1963	1969	1970
			AUSTRIA — AUTRICHE — АВСТРИЯ						
A	3	8	2	–	–	–	3 847	4 170	4 169
B	–	–	–	–	–	–	3 847	4 163	4 162
C	3	8	2	–	–	–	–	7	7
			BELGIQUE — BELGIUM — БЕЛЬГИЯ						
A	4 108	4 347	4 736	1 584	1 326	931	2 011	2 029	2 029
B	1 584	946 [b]	868 [b]	1 584	946	868	1 960	2 013	2 013
C	2 524	3 401 [b]	3 868 [b]	–	380	63	51	16	16
			DENMARK — DANEMARK — ДАНИЯ						
A	–	90	90	–	–	–	2 383	2 716	2 743
B	–	–	–	–	–	–	2 379	2 716	2 743
C	–	90	90	–	–	–	4	–	–
			FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY — RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE — ФЕДЕРАТИВНАЯ РЕСПУБЛИКА ГЕРМАНИИ						
A	24 103	42 619	49 469	24 019	26 906	27 088	101 164	112 905	114 667
B	22 684	24 294	24 473	22 644	23 684	23 458	98 738	108 210	108 161
C	1 419	18 325	24 996	1 375	3 222	3 630	2 426	4 695	6 506
			FINLAND — FINLANDE — ФИНЛЯНДИЯ						
A	180	790	791	...	...	600	510	564	564
B	30	640	640	...	...	600	510	564	564
C	150	150	151	–	–	–	–	–	–
			FRANCE — FRANCE — ФРАНЦИЯ						
A	63 200	135 531	147 928	–	–	–	23 800	22 785	22 781
B	16 000	18 121	17 939	–	–	–	8 900	8 814	8 812
C	47 200	117 410	129 989	–	–	–	14 900	13 971	13 969
			GERMAN DEMOCRATIC REPUBLIC — RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE ALLEMANDE — ГЕРМАНСКАЯ ДЕМОКРАТИЧЕСКАЯ РЕСПУБЛИКА						
A	84	10 599 [r]	17 649	...	150 [r]	150	25 545	41 907	43 524
B	84	10 599 [r]	17 649	...	150 [r]	150	25 545	41 907	43 525
C	–	–	–	...	–	–	–	–	–
			GREECE — GRÈCE — ГРЕЦИЯ						
A	22	237	...	–	237	...	–	–	...
B	22	237	...	–	237	...	–	–	...
C	–	–	...	–	–	...	–	–	...
			HUNGARY — HONGRIE — ВЕНГРИЯ						
A	16	–	50	–	–	–	6 242	7 812	7 356
B	16	–	50	–	–	–	6 242	7 812	7 356
C	–	–	–	–	–	–	–	–	–
			IRELAND [c] — IRLANDE [c] — ИРЛАНДИЯ [c]						
A	...	1 183 [r]	1 342	...	169 [r]	154	...	243	213
B	...	1 183 [r]	1 342	...	169 [r]	154	...	243	213
C	...	–	–	...	–	–	...	–	–
			ITALY — ITALIE — ИТАЛИЯ						
A	2 767	3 632	11 035 [b]	–	–	–	5 555	6 601	5 917
B	117	113	– [b]	–	–	–	1 655	1 653	1 651
C	2 650	3 518	11 035 [b]	–	–	–	3 900	4 948	4 266
			LUXEMBOURG — LUXEMBOURG — ЛЮКСЕМБУРГ						
A	–	–	–	–	–	–	77	127	127
B	–	–	–	–	–	–	77	127	127
C	–	–	–	–	–	–	–	–	–

For notes and code see end of table. — Voir notes et code à la fin du tableau. — См. примечания и шифр в конце таблицы.

Combined transport

Transports combinés

Смешанные перевозки

27. Number of containers owned or approved by railway administrations [a]

27. Nombre de containers appartenant aux administrations ferroviaires ou agréées par celles-ci [a]

27. Число контейнеров, принадлежащих управлениям железных дорог или допускаемых ими к перевозке [a]

Code Шифр	Large and medium containers — Grands containers et containers moyens — Большие и средние контейнеры						Small containers — Petits containers — Малые контейнеры		
	Total — Всего			of which : fitted for special conveyance à porteur aménagé — dont : со специальными приспособлениями для их перемещения					
	1963	1969	1970	1963	1969	1970	1963	1969	1970
	NETHERLANDS — PAYS-BAS — НИДЕРЛАНДЫ								
A	2 071	1 486	1 486	1 640	70	70	398	210	210
B	1 640	610	610	1 640	70	70	398	210	210
C	431	876	876	-	-	-	-	-	-
	NORWAY — NORVÈGE — НОРВЕГИЯ								
A	8	98	123	-	-	-	1 021	1 552	1 558
B	8	18	43	-	-	-	1 000	1 153	1 159
C	-	80	80	-	-	-	21	399	399
	POLAND — POLOGNE — ПОЛЬША								
A	2 269	2 000	2 756	-	-	-	16 423	20 327	21 601
B	2 269	2 000	2 756	-	-	-	16 423	20 327	21 601
C	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	PORTUGAL — PORTUGAL — ПОРТУГАЛИЯ								
A	...	...	...	-	-	-	...	12 [r]	...
B	...	...	...	-	-	-	...	12 [r]	...
C	...	105	155	-	-	-	-	-	-
	ROMANIA — ROUMANIE — РУМЫНИЯ								
A	...	...	400	-	-	-	...	18 304	19 502
B	...	...	400	-	-	-	...	18 304	19 502
C	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	SPAIN — ESPAGNE — ИСПАНИЯ								
A	584	3 159	3 804	-	96	96	-	1 343 [d]	1 343 [d]
B	-	400	400	-	-	-	-	-	-
C	584	2 759	3 404	-	96	96	-	1 343 [d]	1 343 [d]
	SWEDEN — SUÈDE — ШВЕЦИЯ								
A	711	...	...	711	...	...	10 286	...	...
B	711	709	723	711	709	689	9 516	9 616	9 659
C	-	...	...	-	...	...	770	...	...
	SWITZERLAND — SUISSE — ШВЕЙЦАРИЯ								
A	1 095	1 130	1 152	451	498	526	6 687	7 751	7 499
B	706	563	576	449	496	524	3 745	4 708	4 963
C	389	567	576	2	2	2	2 942	3 043	2 536
	TURKEY — TURQUIE — ТУРЦИЯ								
A	...	90	90	...	-	...	...	58	58
B	...	90	90	...	-	...	...	58	58
C	...	-	...	...	-	...	...	-	...
	UNITED KINGDOM — ROYAUME-UNI — СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО								
A	...	6 061	...	...	...	...	...	...	...
B	...	-	...	...	...	...	41 436	14 801	...
C	...	6 061	...	...	...	...	...	...	...

Explanation of code:

A = Total.
B = Railway-owned containers.
C = Privately owned containers approved by railway administrations.

(a) Data refer to the main-line system in each country (see table 6).
(b) Including transcontainers (Belgium 1969: 1 986; 1970: 2 922; Italy 1970: 6 511).
(c) Year ended 31 March.
(d) Including containers of less than 1 m^3.

Explication du code:

A = Total.
B = Containers appartenant aux administrations ferroviaires.
C = Containers appartenant à des particuliers et agréés par les administrations ferroviaires.

(a) Les données se réfèrent au réseau principal de chaque pays (voir tableau 6).
(b) Y compris des transcontainers (Belgique 1969: 1 986; 1970: 2 922; Italie 1970: 6 511).
(c) Année se terminant le 31 mars.
(d) Y compris les containers inférieurs à 1 m^3.

Объяснение шифра:

A = Всего.
B = Контейнеры, принадлежащие управлениям железных дорог.
C = Контейнеры, принадлежащие частным лицам и допускаемые к перевозке железными дорогами.

(a) Данные относятся к главной сети каждой страны (см. таблицу 6).
(b) Включая трансконтейнеры (Бельгия 1969 г.: 1986; 1970 г.: 2 922; Италия 1970 г.: 6 511).
(c) Год оканчивается 31 марта.
(d) Включая контейнеры менее 1 $м^3$.

Combined transport — 28. Container traffic and transport by rail in containers[a]

Transports combinés — 28. Mouvement de containers et transport en containers par chemin de fer[a]

Смешанные перевозки — 28. Движение контейнеров и железнодорожные перевозки в контейнерах[a]

Code Шифр	Containers — Контейнеры								
	Total — Всего			Large and medium Grands et moyens Большие и средние			Small Petits — Малые		
	1963	1969	1970	1963	1969	1970	1963	1969	1970
			AUSTRIA — AUTRICHE — АВСТРИЯ						
A	114 853	83 490	80 422	128	-	-	114 725	83 490	80 422
B	47.3	35.6	36.1	1.0	-	-	46.3	35.6	36.1
			BELGIUM — BELGIQUE — БЕЛЬГИЯ						
A	77 457	56 456[b]	...	41 829	12 312[b]	...	35 628	44 144	40 758
B	220.0	84.9[b]	...	204.4	65.1[b]	...	15.6	19.9	18.3
			CZECHOSLOVAKIA — TCHECOSLOVAQUIE — ЧЕХОСЛОВАКИЯ						
A	...	...	...	...	...	...	...	...	...
B	...	510.1	539.1	...	32.1	40.7	...	478.0	498.4
			DENMARK (c) — DANEMARK (c) — ДАНИЯ (c)						
A	66 929	69 701	75 364	...	5 506	17 897	...	64 195	57 467
B	...	...	...	...	...	...	...	...	...
			FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY — RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE — ФЕДЕРАТИВНАЯ РЕСПУБЛИКА ГЕРМАНИИ						
A	3 874 709	4 877 273	3 542 792	774 521	807 048	854 133	3 100 188	2 747 354	2 688 659
B	4 889.5	4 959.7	5 872.5	3 810.6	3 970.7	4 905.3	1 078.9	989.1	967.2
			FINLAND — FINLANDE — ФИНЛЯНДИЯ						
A	...	...	...	...	30 080	31 360	...	...	...
B	...	...	...	...	105.3	109.8	...	...	...
			FRANCE — FRANCE — ФРАНЦИЯ						
A	482 300	...	...	...	...	...	...	...	...
B	2 552.0	1 987.0	2 780.0	...	...	...	...	...	...
			GERMAN DEMOCRATIC REPUBLIC — RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE ALLEMANDE — ГЕРМАНСКАЯ ДЕМОКРАТИЧЕСКАЯ РЕСПУБЛИКА						
A	...	850 972[r]	896 967	...	99 910	177 321	...	751 062	719 646
B	...	619.4[r]	1 159.8	...	292.7	846.7	...	326.7	313.0
			GREECE — GRÈCE — ГРЕЦИЯ						
A	...	1 660	...	...	1 660	...	...	-	...
B	...	4.9	...	...	4.9	...	...	-	...
			HUNGARY — HONGRIE — ВЕНГРИЯ						
A	261 251	313 932	289 117	683	-	4 862	260 568	313 932	284 255
B	150.8	161.1	162.4	0.6	-	17.8	150.1	161.1	144.6
			IRELAND — IRLANDE — ИРЛАНДИЯ						
A	...	55 900	...	...	...	...	...	...	...
B	...	373.0	...	...	...	...	...	...	...
			ITALY (d) — ITALIE (d) — ИТАЛИЯ (d)						
A	12 642	5 312	5 877	-	-	-	12 642	5 312	5 877
B	3.3	1.7	1.7	-	-	-	3.3	1.7	1.7
			LUXEMBOURG — LUXEMBOURG — ЛЮКСЕМБУРГ						
A	...	943	1 404	...	4	-	...	939	1 404
B	...	...	...	...	...	-	...	...	...

For notes and code see end of table. — Voir notes et code à la fin du tableau. — См. примечания и шифр в конце таблицы.

Combined transport
Transports combinés
Смешанные перевозки

28. Container traffic and transport by rail in containers
28. Mouvement de containers et transport en containers par chemin de fer
28. Движение контейнеров и железнодорожные перевозки в контейнерах

Code Шифр	Containers — Контейнеры								
	Total — Всего			Large and medium Grands et moyens Большие и средние			Small Petits — Малые		
	1963	1969	1970	1963	1969	1970	1963	1969	1970
			NORWAY		NORVÈGE			НОРВЕГИЯ	
A	...	19 062	35 358	...	46	14 500	...	19 016	20 858
B	...	7.7	133.4	...	0.1	125.0	...	7.6	8.4
			POLAND		POLOGNE			ПОЛЬША	
A	495 062	550 374	492 881	26 100	31 470	22 359	468 962	518 904	470 522
B	308.9	403.1	404.2	31.3	42.8	32.3	277.6	360.3	372.0
			ROMANIA		ROUMANIE			РУМЫНИЯ	
A	...	...	537 040	...	...	8 140	...	...	528 900
B	...	...	419.1	...	...	30.5	...	...	388.6
			SPAIN		ESPAGNE			ИСПАНИЯ	
A	...	...	...	...	752	3 861	...	...	...
B	...	...	...	...	7.3	37.7	...	...	...
			SWEDEN		SUÈDE			ШВЕЦИЯ	
A	227 611	...	...	14 069	...	...	213 542	151 760	145 618
B	...	...	...	67.4	...	...	...	...	...
			SWITZERLAND (e)		SUISSE (e)			ШВЕЙЦАРИЯ (e)	
A	...	...	...	9 200	4 500	4 200	...	...	...
B	...	...	...	147.0	98.0	92.0	...	...	...
			TURKEY		TURQUIE			ТУРЦИЯ	
A	...	1 671	1 787	...	...	...	...	...	...
B	...	1.9	2.0	...	...	...	...	...	...
			UNITED KINGDOM		ROYAUME-UNI			СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО	
A	...	397 000	500 000	...	...	...	...	...	...
B	...	4 000	5 000	...	...	...	...	...	...

Explanation of code:

A = Number of containers forwarded.
B = Goods carried by rail in containers - 1 000 t.

(a) Data refer to the main-line system in each country (see table 6).
(b) Excluding transport by trans-containers.
(c) Year ended 31 March.
(d) Containers belonging to FS only.
(e) Containers belonging to SBB-CFF only.

Explication du code:

A = Nombre de containers expédiés.
B = Marchandises transportées en containers par chemin de fer - 1 000 t.

(a) Les données se réfèrent au réseau principal de chaque pays (voir tableau 6).
(b) Non compris les transports par trans-containers.
(c) Année se terminant le 31 mars.
(d) Containers appartenant à FS seulement.
(e) Containers appartenant aux SBB-CFF seulement.

Объяснение шифра:

A = Число отправленных контейнеров.
B = Грузы, перевезенные в контейнерах по железным дорогам - 1 000 т.

(a) Данные относятся к главной сети каждой страны (см. таблицу 6).
(b) Исключая перевозки в трансконтейнерах.
(c) Год оканчивается 31 марта.
(d) Контейнеры, принадлежащие только FS.
(e) Контейнеры, принадлежащие только SBB-CFF.

Oil pipelines

29. Length of pipelines and volume of transport

Oléoducs

29. Longueur des oléoducs et volume de transport

Нефтетрубопроводы

29. Протяжённость трубопроводов и объем транспортировки

	Length of pipelines operated at end of year			km	Longueur des oléoducs exploités à la fin de l'année			km	Протяжённость трубопроводов в эксплуатации к концу года			км
1	Total volume of transport	Total		A	Volume total du transport	Total		A	Весь объем транспортировки	Всего		A
2				B				B				B
3		of which	Internal transport	A		dont	Transports intérieurs	A		в том числе	Внутренняя транспортировка	A
4				B				B				B
5			Imports (excluding transit)	A			Importations (non compris le transit)	A			Импорт в страну, за исключением транзитной транспортировки	A
6				B				B				B
7			Exports (excluding transit)	A			Exportations (non compris le transit)	A			Экспорт из страны, за исключением транзитной транспортировки	A
8				B				B				B
9			Transit	A			Transit	A			Транзит	A
10				B				B				B
11	Of the total : Transport of refined petroleum products	Total		A	Transport de produits raffinés dans le total des produits transportés	Total		A	Из общего объема транспортировки : очищенные нефтепродукты	Всего		A
12				B				B				B
13		of which	Internal transport	A		dont	Transports intérieurs	A		в том числе	Внутренняя транспортировка	A
14				B				B				B
15			Imports (excluding transit)	A			Importations (non compris le transit)	A			Импорт в страну, за исключением транзитной транспортировки	A
16				B				B				B
17			Exports (excluding transit)	A			Exportations (non compris le transit)	A			Экспорт из страны, за исключением транзитной транспортировки	A
18				B				B				B
19			Transit	A			Transit	A			Транзит	A
20				B				B				B
21												

TABLE 29 — TABLEAU 29 — ТАБЛИЦА 29

	AUSTRIA / AUTRICHE / АВСТРИЯ			BELGIUM / BELGIQUE / БЕЛЬГИЯ			CZECHOSLOVAKIA / TCHECOSLOVAQUIE / ЧЕХОСЛОВАКИЯ			FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY / RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE / ФЕДЕРАТИВНАЯ РЕСПУБЛИКА ГЕРМАНИИ		
	1963	1969	1970	1963	1969	1970	1963	1969	1970	1963	1969	1970
1	–	161	161	–	52	52	480	951	951	989	1 579	2 [illegible]
2	–	17 075	18 500	–	5 566	5 408	4 513	11 400	13 371	27 504	73 641	[illegible]
3	–	2 749*	2 978*	–	291	284	1 853	5 466	6 364	4 921	14 773	16 [illegible]
4	–	–	–	–	5 566	5 408	–	–	–	15 226	20 841	21 [illegible]
5	–	–	–	–	291	284	–	–	–	4 027	5 606	5 [illegible]
6	–	–	–	–	–	–	...	8 883	9 236	12 278	52 799	64 [illegible]
7	–	–	–	–	–	–	...	4 635	4 994	894	9 167	11 [illegible]
8	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
9	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
10	–	17 075	18 500	–	–	–	...	2 517	4 135	–	–	–
11	–	2 749*	2 978*	–	–	–	...	831	1 369	–	–	–
12	–	–	–	–	–	–	...	...	...	–	–	7 [illegible]
13	–	–	–	–	–	–	...	...	...	–	–	1 [illegible]
14	–	–	–	–	–	–	...	...	...	–	–	–
15	–	–	–	–	–	–	...	...	...	–	–	–
16	–	–	–	–	–	–	...	...	...	–	–	7 [illegible]
17	–	–	–	–	–	–	...	...	...	–	–	1 [illegible]
18	–	–	–	–	–	–	...	...	...	–	–	–
19	–	–	–	–	–	–	...	...	...	–	–	–
20	–	–	–	–	–	–	...	...	...	–	–	–
21	–	–	–	–	–	–	...	...	...	–	–	–

	Length of pipelines operated at end of year			km	Longueur des oléoducs exploités à la fin de l'année			km	Протяжённость трубопроводов в эксплуатации к концу года			км
1	Total volume of transport	Total		A	Volume total du transport	Total		A	Весь объем транспортировки	Всего		A
2				B				B				B
3		of which	Internal transport	A		dont	Transports intérieurs	A		в том числе	Внутренняя транспортировка	A
4				B				B				B
5			Imports (excluding transit)	A			Importations (non compris le transit)	A			Импорт в страну, за исключением транзитной транспортировки	A
6				B				B				B
7			Exports (excluding transit)	A			Exportations (non compris le transit)	A			Экспорт из страны, за исключением транзитной транспортировки	A
8				B				B				B
9			Transit	A			Transit	A			Транзит	A
10				B				B				B
11	Of the total : Transport of refined petroleum products	Total		A	Transport de produits raffinés dans le total des produits transportés	Total		A	Из общего объема транспортировки : очищенные нефтепродукты	Всего		A
12				B				B				B
13		of which	Internal transport	A		dont	Transports intérieurs	A		в том числе	Внутренняя транспортировка	A
14				B				B				B
15			Imports (excluding transit)	A			Importations (non compris le transit)	A			Импорт в страну, за исключением транзитной транспортировки	A
16				B				B				B
17			Exports (excluding transit)	A			Exportations (non compris le transit)	A			Экспорт из страны, за исключением транзитной транспортировки	A
18				B				B				B
19			Transit	A			Transit	A			Транзит	A
20				B				B				B
21												

	FRANCE / FRANCE / ФРАНЦИЯ			GERMAN DEMOCRATIC REPUBLIC / RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE ALLEMANDE / ГЕРМАНСКАЯ ДЕМОКРАТИЧЕСКАЯ РЕСПУБЛИКА			HUNGARY (a) / HONGRIE (a) / ВЕНГРИЯ (a)			ITALY / ITALIE / ИТ		
	1 382	3 407	3 533	–	649	681	528	540	603	905	1 913	1 [illegible]
1	34 394	59 308	78 847	–	10 851	15 359	2 516r	4 653r	6 313	6 361	60 665	66 [illegible]
2	4 082	22 042	28 184	–	1 166	2 156	235	418	663	731	5 466	...
3	...	44 488	63 320	–	...	...	...	2 191	2 268	...	19 370	26 [illegible]
4	...	11 190	17 244	–	...	...	...	80	73	...	...	...
5	...	–	–	–	...	...	...	2 481	4 045	...	...	...
6	...	–	–	–	...	...	...	338	590	...	...	...
7	...	–	–	–	...	...	...	–	–	...	1 550	...
8	...	–	–	–	...	...	...	–	–	...	...	...
9	...	–	–	–	...	...	...	–	–	...	39 745	57 [illegible]
10	...	14 820	15 527	–	...	...	...	–	–	...	...	...
11	...	10 852	10 940	–	...	...	...	–	–	...	5 166	5 [illegible]
12	3 279	10 422	13 802	–	...	...	–	1 336	1 591	...	460	...
13	525	1 973	2 534	–	...	...	–	54	61	...	...	...
14	...	10 422	13 802	–	...	...	–	1 336	1 591	...	...	...
15	...	1 973	2 534	–	...	...	–	54	61	...	...	...
16	...	–	–	–	...	...	–	–	–	...	...	...
17	...	–	–	–	...	...	–	–	–	...	...	...
18	...	–	–	–	...	...	–	–	–	...	...	...
19	...	–	–	–	...	...	–	–	–	...	...	...
20	...	–	–	–	...	...	–	–	–	...	...	...
21	...	–	–	–	...	...	–	–	–	...	...	...

TABLE 29

TABLEAU 29

ТАБЛИЦА 29

	NETHERLANDS / PAYS-BAS / НИДЕРЛАНДЫ			POLAND / POLOGNE / ПОЛЬША			ROMANIA / ROUMANIE / РУМЫНИЯ			SPAIN / ESPAGNE / ИСПАНИЯ		
	1963	1969	1970	1963	1969	1970	1963	1969	1970	1963	1969	1970
1	228	408[r]	408	-	900	900	...	2 115	...	-	267	267
2	7 884	21 053	24 500	-	13 638	15 363	7 342	9 161	11 251	-	2 262	2 479
3	1 206	3 528	4 075	-	6 377	6 978	1 082	1 264	1 841	-	604	662
4	-	-	-	-	...	...	...	7 654	...	-	2 262	2 479
5	-	-	-	-	...	...	...	885	...	-	604	662
6	6	-	-	-	...	...	...	279	...	-	-	-
7	1	-	-	-	...	...	...	74	...	-	-	-
8	7 878	21 053	24 500	-	...	...	...	1 239	...	-	-	-
9	1 205	3 528	4 075	-	...	...	...	305	...	-	-	-
10	-	-	-	-	...	...	...	-	...	-	-	-
11	-	-	-	-	...	...	...	-	...	-	-	-
12	158	2 993	5 301	-	...	...	...	1 700	...	-	-	-
13	24	458	811	-	...	...	...	350	...	-	-	-
14	-	-	-	-	...	...	...	472	...	-	-	-
15	-	-	-	-	...	...	...	45	...	-	-	-
16	6	-	-	-	...	...	...	-	...	-	-	-
17	1	-	-	-	...	...	...	-	...	-	-	-
18	152	2 993	5 301	-	...	...	...	1 239	...	-	-	-
19	23	458	811	-	...	...	...	305	...	-	-	-
20	-	-	-	-	...	...	...	-	...	-	-	-
21	-	-	-	-	...	...	...	-	...	-	-	-

	SWITZERLAND / SUISSE / ШВЕЙЦАРИЯ			USSR / URSS / СССР			UNITED KINGDOM / ROYAUME-UNI / СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО		
	1963	1969	1970	1963	1969	1970	1963	1969	1970
1	60	222	222	23 900	36 900	37 400	703(a)	1 577	1 777
2	330	12 553	12 818	185 500	324 000	339 900	15 140(a)	20 649	23 574
3	20	1 201	1 205	90 900	244 600	281 700	891(a)	2 079	2 673
4	-	-	-	...	...	...	...	20 649	23 574
5	-	-	-	...	...	...	...	2 079	2 673
6	330	5 088	5 553	...	...	...	...	-	-
7	20	235	258	...	...	...	...	-	-
8	-	-	-	...	...	...	...	-	-
9	-	-	-	...	...	...	...	-	-
10	-	7 470	7 264	...	...	...	...	-	-
11	-	966	947	...	...	...	...	-	-
12	-	-	-	20 000	...	...	2 450(a)	6 285	7 790
13	-	-	-	15 800	...	...	173(a)	689	1 148
14	-	-	-	...	...	...	...	6 285	7 790
15	-	-	-	...	...	...	...	689	1 148
16	-	-	-	...	...	...	...	-	-
17	-	-	-	...	...	...	...	-	-
18	-	-	-	...	...	...	...	-	-
19	-	-	-	...	...	...	...	-	-
20	-	-	-	...	...	...	...	-	-
21	-	-	-	...	...	...	...	-	-

Explanation of code:

A = Thousands of tons conveyed.
B = Million ton-kilometres.

(a) Including pipelines of less than 50 km in length. These pipelines were, in Hungary, 106 km in 1963, 149 km in 1969 and 161 km in 1970.

Explication du code:

A = Milliers de tonnes transportées.
B = Millions de tonnes-kilomètres.

(a) Y compris les oléoducs de moins de 50 km. La longueur de ces oléoducs était en Hongrie de 106 km en 1963, de 149 km en 1969 et de 161 km en 1970.

Объяснение шифра:

A = Тысячи транспортированных тонн.
B = Миллионы тонно-километров.

(a) Включая нефтепроводы, общая длина которых менее 50 км. Протяженность этих трубопроводов была в Венгрии в 1963 году – 106 км, в 1969 году – 149 км и в 1970 году – 161 км.

Oil pipelines

Oléoducs

Нефтетрубопроводы

29. Length of pipelines and volume of transport

29. Longueur des oléoducs et volume de transport

29. Протяжённость трубопроводов и объем транспортировки

	Length of pipelines operated at end of year			km	Longueur des oléoducs exploités à la fin de l'année			km	Протяжённость трубопроводов в эксплуатации к концу года			km
1												
2	Total volume of transport	Total		A	Volume total du transport	Total		A	Весь объем транспортировки	Всего		A
3				B				B				B
4		of which	Internal transport	A		dont	Transports intérieurs	A		в том числе	Внутренняя транспортировка	A
5				B				B				B
6			Imports (excluding transit)	A			Importations (non compris le transit)	A			Импорт в страну, за исключением транзитной транспортировки	A
7				B				B				B
8			Exports (excluding transit)	A			Exportations (non compris le transit)	A			Экспорт из страны, за исключением транзитной транспортировки	A
9				B				B				B
10			Transit	A			Transit	A			Транзит	A
11				B				B				B
12	Of the total : Transport of refined petroleum products	Total		A	Transport de produits raffinés dans le total des produits transportés	Total		A	Из общего объема транспортировки : очищенные нефтепродукты	Всего		A
13				B				B				B
14		of which	Internal transport	A		dont	Transports intérieurs	A		в том числе	Внутренняя транспортировка	A
15				B				B				B
16			Imports (excluding transit)	A			Importations (non compris le transit)	A			Импорт в страну, за исключением транзитной транспортировки	A
17				B				B				B
18			Exports (excluding transit)	A			Exportations (non compris le transit)	A			Экспорт из страны, за исключением транзитной транспортировки	A
19				B				B				B
20			Transit	A			Transit	A			Транзит	A
21				B				B				B

	Length of pipelines operated at end of year			km	Longueur des oléoducs exploités à la fin de l'année			km	Протяжённость трубопроводов в эксплуатации к концу года			km
1												
2	Total volume of transport	Total		A	Volume total du transport	Total		A	Весь объем транспортировки	Всего		A
3				B				B				B
4		of which	Internal transport	A		dont	Transports intérieurs	A		в том числе	Внутренняя транспортировка	A
5				B				B				B
6			Imports (excluding transit)	A			Importations (non compris le transit)	A			Импорт в страну, за исключением транзитной транспортировки	A
7				B				B				B
8			Exports (excluding transit)	A			Exportations (non compris le transit)	A			Экспорт из страны, за исключением транзитной транспортировки	A
9				B				B				B
10			Transit	A			Transit	A			Транзит	A
11				B				B				B
12	Of the total : Transport of refined petroleum products	Total		A	Transport de produits raffinés dans le total des produits transportés	Total		A	Из общего объема транспортировки : очищенные нефтепродукты	Всего		A
13				B				B				B
14		of which	Internal transport	A		dont	Transports intérieurs	A		в том числе	Внутренняя транспортировка	A
15				B				B				B
16			Imports (excluding transit)	A			Importations (non compris le transit)	A			Импорт в страну, за исключением транзитной транспортировки	A
17				B				B				B
18			Exports (excluding transit)	A			Exportations (non compris le transit)	A			Экспорт из страны, за исключением транзитной транспортировки	A
19				B				B				B
20			Transit	A			Transit	A			Транзит	A
21				B				B				B

30. International goods transport by commodity categories

Unit : 1000 t

	Goods entered the country
0	All commodities including transit
01	All commodities excluding transit
1	of which : Cereals
2	Fresh fruit and vegetables
3	Other food products, beverages, tobacco
4	Seeds, oil-nuts, oils, fats
5	Wood, cork
6	Fertilizers
7	Crude materials other than ore
8	Iron ore, scrap iron
9	Non-ferrous metal ore
10	Other crude materials
11	Solid fuel
12	Petroleum and petroleum products, gas
13	Tars from coal and natural gas
14	Chemicals
15	Lime, cement, other mineral articles
16	Metals
17	Manufactured metal articles
18	Machines, transport equipment
19	Miscellaneous manufactured articles
20	Goods not elsewhere specified
	Goods left the country
0	All commodities including transit
01	All commodities excluding transit
1	of which : Cereals
2	Fresh fruit and vegetables
3	Other food products, beverages, tobacco
4	Seeds, oil-nuts, oils, fats
5	Wood, cork
6	Fertilizers
7	Crude materials other than ore
8	Iron ore, scrap iron
9	Non-ferrous metal ore
10	Other crude materials
11	Solid fuel
12	Petroleum and petroleum products, gas
13	Tars from coal and natural gas
14	Chemicals
15	Lime, cement, other mineral articles
16	Metals
17	Manufactured metal articles
18	Machines, transport equipment
19	Miscellaneous manufactured articles
20	Goods not elsewhere specified

30. Transport international de marchandises par catégorie de marchandise

Unité : 1000 t

	Marchandises entrées dans le pays
0	Toutes marchandises y compris le transit
01	Toutes marchandises, non compris le transit
1	dont : Céréales
2	Fruits et légumes frais
3	Autres produits alimentaires, boissons, tabacs
4	Graines, noix oléagineuses, huiles, graisses
5	Bois, liège
6	Engrais
7	Minéraux bruts, autres que minerais
8	Minerai de fer, ferrailles
9	Minerais de métaux non ferreux
10	Autres matières brutes
11	Combustibles solides
12	Pétrole et produits pétroliers, gaz
13	Goudrons dérivés du charbon et du gaz naturel
14	Produits chimiques
15	Chaux, ciments, autres articles minéraux
16	Métaux
17	Articles manufacturés en métal
18	Machines, matériel de transport
19	Articles manufacturés divers
20	Marchandises non désignées ailleurs
	Marchandises sorties du pays
0	Toutes marchandises y compris le transit
01	Toutes marchandises, non compris le transit
1	dont : Céréales
2	Fruits et légumes frais
3	Autres produits alimentaires, boissons, tabacs
4	Graines, noix oléagineuses, huiles, graisses
5	Bois, liège
6	Engrais
7	Minéraux bruts, autres que minerais
8	Minerai de fer, ferrailles
9	Minerais de métaux non ferreux
10	Autres matières brutes
11	Combustibles solides
12	Pétrole et produits pétroliers, gaz
13	Goudrons dérivés du charbon et du gaz naturel
14	Produits chimiques
15	Chaux, ciments, autres articles minéraux
16	Métaux
17	Articles manufacturés en métal
18	Machines, matériel de transport
19	Articles manufacturés divers
20	Marchandises non désignées ailleurs

30. Международное грузовое движение по категориям грузов

Единица: 1000 т

	Грузы ввезенные в страну
0	Все грузы, включая транзитные
01	Все грузы, за исключением транзитных
1	в том числе : Зерновые
2	Свежие фрукты и овощи
3	Прочие пищевые продукты, напитки, табак
4	Масличные семена и орехи, растительные масла, жиры
5	Древесина, пробка
6	Удобрения
7	Минеральное сырье, за исключением руд
8	Железная руда, железный лом
9	Руды цветных металлов
10	Прочее сырье
11	Твердое топливо
12	Нефть и нефтяные продукты, газ
13	Смолы, полученные из угля и природного газа
14	Химические продукты
15	Известь, цемент, прочие минералы
16	Металлы
17	Готовые изделия из металла
18	Машины, транспортное оборудование
19	Различные готовые изделия
20	Грузы, не перечисленные в других категориях
	Грузы вывезенные из страны
0	Все грузы, включая транзитные
01	Все грузы, за исключением транзитных
1	в том числе : Зерновые
2	Свежие фрукты и овощи
3	Прочие пищевые продукты, напитки, табак
4	Масличные семена и орехи, растительные масла, жиры
5	Древесина, пробка
6	Удобрения
7	Минеральное сырье, за исключением руд
8	Железная руда, железный лом
9	Руды цветных металлов
10	Прочее сырье
11	Твердое топливо
12	Нефть и нефтяные продукты, газ
13	Смолы, полученные из угля и природного газа
14	Химические продукты
15	Известь, цемент, прочие минералы
16	Металлы
17	Готовые изделия из металла
18	Машины, транспортное оборудование
19	Различные готовые изделия
20	Грузы, не перечисленные в других категориях

TABLE 30 — TABLEAU 30 — ТАБЛИЦА 30

AUSTRIA — AUTRICHE — АВСТРИЯ

	TOTAL ВСЕГО		of which by : dont par : в том числе по : Rail Железной дороге		Road — Route Дороге		IWT — Voie navig. Внутренним водным путям		Sea — Mer Морю		Air Воздуху	
	1969	1970	1969	1970	1969	1970	1969	1970	1969	1970	1969	1970
	Goods entered the country — Marchandises entrées dans le pays — Грузы, ввезенные в страну											
0	30 120	34 589	17 774	21 322	6 076	5 933	5 625	5 395	.	.	5	5
01	19 678	23 722	11 276	13 240	3 199	3 700	4 558	4 842	.	.	5	5
1	262	215	209	149	19	24	34	42	.	.	0	-
2	393	417	242	265	150	152	-	0	.	.	0	0
3	508	589	333	382	157	177	18	29	.	.	0	0
4	106	115	89	96	17	19	-	0	.	.	-	-
5	896	1 542	661	1 270	148	186	87	86	.	.	-	-
6	367	837	272	706	2	7	93	124	.	.	-	-
7	730	804	589	675	113	101	28	28	.	.	0	-
8	1 924	2 429	1 130	1 348	8	7	787	1 074	.	.	-	-
9	189	213	173	182	8	10	8	21	.	.	-	-
10	319	371	241	284	74	81	5	5	.	.	0	1
11	4 752	5 515	3 241	4 017	19	35	1 492	1 463	.	.	-	-
12	6 087	7 554	1 959	1 916	1 519	1 795	1 972	1 912	.	.	0	0
13	13	17	12	16	1	1	-	-	.	.	-	-
14	1 340	1 043	1 046	704	280	309	13	30	.	.	0	0
15	339	357	104	114	234	243	1	0	.	.	0	0
16	602	711	449	514	137	171	15	26	.	.	0	0
17	69	74	35	36	33	38	-	0	.	.	0	0
18	415	513	295	362	113	147	5	2	.	.	2	2
19	367	406	196	204	167	197	-	0	.	.	2	2
20	-	-	-	-	-	-	-	-	.	.	-	-
	Goods left the country — Marchandises sorties du pays — Грузы, вывезенные из страны											
0	19 468	19 935	10 911	12 754	6 166	5 759	2 385	1 416	.	.	4	5
01	9 026	9 067	4 470	4 721	3 234	3 466	1 316	874	.	.	4	5
1	1	11	1	1	-	0	-	10	.	.	-	-
2	53	48	39	30	14	18	-	-	.	.	0	0
3	233	279	154	184	78	95	-	0	.	.	0	0
4	16	12	11	8	5	4	-	-	.	.	-	-
5	2 329	2 242	735	689	1 577	1 528	17	25	.	.	-	-
6	-	321	-	218	-	1	-	102	.	.	-	-
7	1 287	1 230	518	465	583	709	186	56	.	.	-	-
8	9	7	9	7	-	0	-	-	.	.	-	-
9	32	39	25	31	7	8	-	-	.	.	-	-
10	272	253	194	181	76	65	3	7	.	.	0	0
11	150	13	23	7	7	6	120	-	.	.	-	-
12	161	153	138	138	10	10	13	5	.	.	0	-
13	5	10	5	10	-	0	-	-	.	.	-	-
14	907	537	610	421	78	97	219	19	.	.	0	0
15	587	953	443	725	114	182	29	46	.	.	0	-
16	1 667	1 482	764	715	193	182	710	585	.	.	0	-
17	137	150	78	90	54	54	4	6	.	.	0	-
18	285	325	194	213	78	98	12	12	.	.	1	-
19	895	1 002	529	588	360	409	3	1	.	.	2	-
20	-	-	-	-	-	-	-	-	.	.	-	-

TABLE 30

BELGIUM – LUXEMBOURG

TABLEAU 30

BELGIQUE – LUXEMBOURG

ТАБЛИЦА 30

БЕЛЬГИЯ - ЛЮКСЕМБУРГ

	TOTAL (a) ВСЕГО (a)		of which by: dont par: в том числе по:									
			Rail Железной дороге		Road — Route Дороге		IWT — Voie navig. Внутренним водным путям		Sea — Mer Морю		Air Воздуху	
	1969	1970	1969	1970	1969	1970	1969	1970	1969	1970	1969	1970
	Goods entered the country — Marchandises entrées dans le pays — Грузы, ввезенные в страну											
0	156 875	...	23 747	...	16 625	...	40 146	...	62 772	...	27	...
01	142 976	...	19 669	...	12 393	...	34 557	...	62 772	...	27	...
1	3 946	...	46	...	144	...	1 716	...	1 807	...	-	...
2	1 369	...	298	...	418	...	45	...	534	...	1	...
3	4 400	...	272	...	1 447	...	763	...	1 592	...	2	...
4	762	...	4	...	100	...	428	...	220	...	-	...
5	2 330	...	135	...	327	...	71	...	1 206	...	-	...
6	5 056	...	254	...	189	...	2 522	...	1 955	...	-	...
7	18 705	...	383	...	2 255	...	14 008	...	1 853	...	-	...
8	29 247	...	7 298	...	93	...	1 622	...	13 818	...	-	...
9	2 019	...	51	...	79	...	412	...	1 459	...	-	...
10	1 891	...	74	...	489	...	122	...	1 146	...	-	...
11	12 739	...	7 270	...	511	...	2 884	...	1 700	...	-	...
12	39 931	...	218	...	349	...	3 357	...	31 041	...	-	...
13	126	...	17	...	58	...	44	...	5	...	-	...
14	5 004	...	439	...	1 422	...	1 541	...	894	...	2	...
15	1 373	...	401	...	724	...	144	...	93	...	-	...
16	8 461	...	1 262	...	1 069	...	4 118	...	1 385	...	-	...
17	477	...	81	...	200	...	96	...	95	...	1	...
18	2 693	...	821	...	945	...	113	...	508	...	15	...
19	2 158	...	243	...	1 061	...	42	...	667	...	6	....
20	288	...	53	...	13	...	7	...	213	...	-	...
	Goods left the country — Marchandises sorties du pays — Грузы, вывезенные из страны											
0	93 959	...	16 051	...	20 948	...	27 768	...	29 041	...	13	...
01	80 060	...	11 974	...	16 716	...	22 179	...	29 041	...	18	...
1	1 512	...	16	...	31	...	1 135	...	329	...	-	...
2	832	...	96	...	628	...	5	...	102	...	2	...
3	3 000	...	166	...	1 357	...	430	...	1 046	...	1	...
4	266	...	2	...	119	...	106	...	39	...	-	...
5	483	...	44	...	283	...	95	...	61	...	-	...
6	6 138	...	1 794	...	315	...	1 466	...	2 563	...	-	...
7	13 696	...	1 649	...	4 568	...	6 104	...	1 435	...	-	...
8	4 218	...	477	...	179	...	3 397	...	166	...	-	...
9	721	...	45	...	70	...	558	...	48	...	-	...
10	1 283	...	162	...	555	...	332	...	235	...	-	...
11	1 759	...	947	...	28	...	629	...	155	...	-	...
12	12 302	...	68	...	398	...	2 974	...	8 775	...	-	...
13	165	...	13	...	62	...	57	...	34	...	-	...
14	5 168	...	602	...	1 431	...	589	...	2 500	...	2	...
15	3 694	...	569	...	1 562	...	676	...	887	...	-	...
16	19 079	...	4 525	...	2 603	...	3 447	...	8 505	...	-	...
17	824	...	58	...	343	...	32	...	390	...	-	...
18	1 905	...	478	...	618	...	28	...	774	...	6	...
19	2 246	...	159	...	1 532	...	86	...	461	...	7	...
20	767	...	104	...	95	...	33	...	535	...	1	...

(a) Including goods for which no mode of transport is indicated.

(a) Y compris les marchandises pour lesquelles le mode de transport n'est pas indiqué.

(a) Включая грузы, в отношении которых вид транспорта не указан.

TABLE 30 — TABLEAU 30 — ТАБЛИЦА 30

CZECHOSLOVAKIA — TCHECOSLOVAQUIE — ЧЕХОСЛОВАКИЯ

	TOTAL ВСЕГО		of which by: dont par: в том числе по:									
			Rail Железной дороге		Road — Route Дороге		IWT — Voie navig. Внутренним водным путям		Sea — Mer Морю		Air Воздуху	
	1969	1970	1969	1970	1969	1970	1969	1970	1969	1970	1969	1970
	Goods entered the country — Marchandises entrées dans le pays — Грузы, ввезенные в страну											
0	...	...	33 738	34 820	...	...	...	...	...	...	...	...
01	...	...	21 791	21 895	...	...	...	...	...	...	...	...
1	...	...	698	690	...	...	...	...	...	...	...	...
2	...	...	966	972	...	...	...	...	...	...	...	...
3	...	...			...	...	...	...	...	...	...	...
4	...	...			...	...	...	...	...	...	...	...
5	...	...	28	25	...	...	...	...	...	...	...	...
6	...	...	800	490	...	...	...	...	...	...	...	...
7	...	...	1 428	1 812	...	...	...	...	...	...	...	...
8	...	...	7 755	8 962	...	...	...	...	...	...	...	...
9	...	...			...	...	...	...	...	...	...	...
10	...	...	2 037[a]	2 155[a]	...	...	...	...	...	...	...	...
11	...	...	5 527	4 776	...	...	...	...	...	...	...	...
12	...	...	291	279	...	...	...	...	...	...	...	...
13	...	...	29	37	...	...	...	...	...	...	...	...
14	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
15	...	...	1 461	985	...	...	...	...	...	...	...	...
16	...	...	95	110	...	...	...	...	...	...	...	...
17	...	...	409	346	...	...	...	...	...	...	...	...
18	...	...	267	256	...	...	...	...	...	...	...	...
19	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
20	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
	Goods left the country — Marchandises sorties du pays — Грузы, вывезенные из страны											
0	...	...	26 963	28 183	...	...	...	...	...	...	...	...
01	...	...	15 046	15 258	...	...	...	...	...	...	...	...
1	...	...	31	164	...	...	...	...	...	...	...	...
2	...	...	674	693	...	...	...	...	...	...	...	...
3	...	...			...	...	...	...	...	...	...	...
4	...	...			...	...	...	...	...	...	...	...
5	...	...	1 330	1 477	...	...	...	...	...	...	...	...
6	...	...	21	6	...	...	...	...	...	...	...	...
7	...	...	826	862	...	...	...	...	...	...	...	...
8	...	...	114	118	...	...	...	...	...	...	...	...
9	...	...			...	...	...	...	...	...	...	...
10	...	...	1 929[a]	1 877[a]	...	...	...	...	...	...	...	...
11	...	...	6 127	5 818	...	...	...	...	...	...	...	...
12	...	...	569	360	...	...	...	...	...	...	...	...
13	...	...	117	113	...	...	...	...	...	...	...	...
14	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
15	...	...	468	734	...	...	...	...	...	...	...	...
16	...	...	72	71	...	...	...	...	...	...	...	...
17	...	...	2 264	2 434	...	...	...	...	...	...	...	...
18	...	...	504	531	...	...	...	...	...	...	...	...
19	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
20	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

(a) Including goods not shown separately.

(a) Y compris les marchandises qui ne sont pas indiquées séparément.

(a) Включая грузы, не указанные отдельно.

TABLE 30

TABLEAU 30

ТАБЛИЦА 30

DENMARK

DANEMARK

ДАНИЯ

	TOTAL ВСЕГО		of which by : dont par : в том числе по :									
			Rail Железной дороге		Road — Route Дороге		IWT — Voie navig. Внутренним водным путям		Sea — Mer Морю		Air Воздуху	
	1969	1970	1969	1970	1969	1970	1969	1970	1969	1970	1969	1970
	Goods entered the country — Marchandises entrées dans le pays — Грузы, ввезенные в страну											
0	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
01	33 194	36 698	1 774	2 024	1 726	1 873	4	4	29 679	32 787	11	10
1	234	388	4	4	2	2	-	0	228	382	0	0
2	168	185	58	77	68	69	-	0	41	38	1	1
3	1 259	1 396	28	47	61	84	0	0	1 169	1 265	1	0
4	553	651	4	4	15	18	0	0	534	629	0	0
5	874	914	361	375	272	295	0	0	241	244	0	0
6	1 173	1 079	61	115	1	1	0	0	1 111	963	0	0
7	1 527	1 953	143	212	38	40	0	0	1 346	1 701	0	0
8	58	149	34	34	0	1	0	0	24	114	0	0
9	26	26	7	5	4	4	0	0	15	17	0	0
10	353	429	30	39	72	76	0	0	251	314	0	0
11	4 251	3 813	91	96	18	18	0	0	4 142	3 699	-	0
12	17 890	20 822	105	107	91	87	0	0	17 694	20 628	0	0
13	19	49	2	2	1	1	0	0	16	46	0	0
14	1 074	1 106	230	249	267	302	0	0	576	554	1	1
15	378	348	97	105	145	144	0	0	136	99	0	0
16	1 680	1 712	146	153	146	151	0	1	1 388	1 407	0	0
17	87	96	19	24	36	40	0	0	32	32	0	0
18	601	531	179	182	119	134	1	1	298	210	4	4
19	984	1 049	174	194	370	406	3	2	433	443	4	4
20	5	2	1	0	0	0	0	0	4	2	0	0
	Goods left the country — Marchandises sorties du pays — Грузы, вывезенные из страны											
0	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
01	10 254	11 439	777	881	2 889	3 338	2	2	6 578	7 211	8	7
1	405	350	14	22	1	6	0	0	390	322	-	0
2	85	67	29	20	34	27	0	0	22	20	0	0
3	2 332	2 318	169	189	685	740	0	0	1 477	1 387	1	2
4	140	153	12	11	33	32	0	0	95	110	0	0
5	352	310	110	117	75	68	0	0	167	125	-	0
6	65	35	2	2	1	3	0	0	62	30	0	0
7	2 633	3 391	16	17	1 286	1 584	0	0	1 331	1 790	0	0
8	167	156	6	8	0	1	-	0	161	147	-	-
9	16	18	4	4	6	5	0	0	6	9	0	0
10	383	423	104	122	98	116	0	0	180	185	1	0
11	93	91	0	0	11	7	-	0	82	84	-	0
12	1 435	1 795	2	2	8	10	-	0	1 425	1 783	0	0
13	2	1	0	0	0	0	-	0	2	1	-	-
14	283	272	60	53	110	119	0	0	113	99	0	1
15	512	609	26	36	215	256	0	0	271	317	0	0
16	273	305	45	52	35	40	0	0	193	213	0	0
17	54	54	13	13	24	24	0	0	17	17	0	0
18	675	641	68	73	110	121	0	0	492	444	5	3
19	346	447	97	140	157	179	2	2	89	125	1	1
20	3	3	0	0	0	0	0	0	3	3	0	0

TABLE 30 TABLEAU 30 ТАБЛИЦА 30

FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE ФЕДЕРАТИВНАЯ РЕСПУБЛИКА ГЕРМАНИИ

	TOTAL ВСЕГО		of which by : dont par : в том числе по :									
			Rail Железной дороге		Road — Route Дороге		IWT — Voie navig. Внутренним водным путям		Sea — Mer Морю		Air Воздуху	
	1969	1970	1969	1970	1969	1970	1969	1970	1969	1970	1969	1970
	Goods entered the country — Marchandises entrées dans le pays — Грузы, ввезенные в страну											
0	283 413[a]	...	35 772	...	23 940	...	81 043	...	89 704	...	156	...
01	260 107[a]	...	29 192	...	21 798	...	70 162	...	86 066	...	90	...
1	6 657	...	119	...	390	...	3 757	...	2 391	...	0	...
2	6 594	...	3 340	...	1 968	...	1	...	1 282	...	3	...
3	9 328	...	922	...	2 614	...	1 835	...	3 955	...	2	...
4	3 400	...	65	...	138	...	1 486	...	1 711	...	0	...
5	5 315	...	1 674	...	1 035	...	811	...	1 795	...	0	...
6	3 236	...	546	...	43	...	1 657	...	990	...	0	...
7	22 120	...	1 555	...	4 995	...	12 378	...	3 192	...	0	...
8	47 380	...	8 498	...	38	...	24 525	...	14 319	...	0	...
9	4 721	...	125	...	148	...	3 309	...	1 139	...	0	...
10	3 693	...	559	...	645	...	458	...	2 022	...	9	...
11	9 828	...	2 669	...	88	...	2 149	...	4 922	...	0	...
12	109 961[a]	...	825	...	806	...	11 025	...	44 506	...	0	...
13	395	...	123	...	10	...	218	...	44	...	0	...
14	5 104	...	1 272	...	1 718	...	1 763	...	348	...	3	...
15	2 893	...	583	...	1 956	...	151	...	203	...	0	...
16	11 170	...	4 131	...	2 030	...	4 204	...	804	...	1	...
17	440	...	158	...	257	...	7	...	17	...	1	...
18	1 730	...	772	...	787	...	16	...	130	...	25	...
19	4 692	...	681	...	1 842	...	277	...	1 868	...	24	...
20	1 449	...	572	...	290	...	136	...	430	...	21	...
	Goods left the country — Marchandises sorties du pays — Грузы, вывезенные из страны											
0	136 996	...	40 256	...	18 608	...	58 791	...	19 168	...	173	...
01	113 689	...	32 627	...	16 467	...	47 846	...	16 643	...	107	...
1	1 276	...	292	...	10	...	241	...	733	...	0	...
2	206	...	58	...	127	...	3	...	18	...	0	...
3	2 791	...	509	...	953	...	611	...	717	...	1	...
4	412	...	79	...	166	...	72	...	95	...	0	...
5	801	...	268	...	475	...	30	...	28	...	0	...
6	4 635	...	860	...	58	...	1 844	...	1 873	...	0	...
7	25 609	...	1 299	...	2 957	...	20 648	...	705	...	0	...
8	1 954	...	1 531	...	29	...	303	...	91	...	0	...
9	224	...	61	...	60	...	93	...	10	...	0	...
10	1 067	...	463	...	327	...	79	...	197	...	1	...
11	28 841	...	14 910	...	638	...	11 156	...	2 137	...	0	...
12	7 539	...	1 577	...	1 262	...	2 986	...	1 714	...	0	...
13	516	...	107	...	37	...	314	...	58	...	0	...
14	3 140	...	2 205	...	2 490	...	2 326	...	1 112	...	7	...
15	4 156	...	1 031	...	1 686	...	935	...	503	...	1	...
16	14 935	...	4 077	...	1 634	...	5 799	...	3 424	...	1	...
17	1 036	...	301	...	350	...	78	...	305	...	2	...
18	5 637	...	1 882	...	1 293	...	260	...	2 157	...	45	...
19	2 512	...	433	...	1 504	...	25	...	521	...	29	...
20	1 402	...	685	...	411	...	40	...	246	...	20	...

For notes see end of table. Voir notes à la fin du tableau. См. примечания в конце таблицы.

TABLE 30

FINLAND [a]

TABLEAU 30

FINLANDE [a]

ТАБЛИЦА 30

ФИНЛЯНДИЯ [a]

	TOTAL ВСЕГО		of which by: dont par: в том числе по:									
			Rail Железной дороге		Road — Route Дороге		IWT — Voie navig. Внутренним водным путям		Sea — Mer Морю		Air Воздуху	
	1969	1970	1969	1970	1969	1970	1969	1970	1969	1970	1969	1970
	Goods entered the country — Marchandises entrées dans le pays — Грузы, ввезенные в страну											
0	...	...	...	...	...	...	-	-	...	...	...	...
01	21 462	25 280	3 122	3 405	135	247	-	-	18 197	21 622	6	6
1	65	86	10	28	-	0	-	-	55	58	-	-
2	163	158	1	1	3	5	-	-	157	151	2	1
3	513	454	75	56	6	5	-	-	432	393	0	0
4	106	131	35	17	0	1	-	-	71	113	0	0
5	1 297	1 435	1 086	1 123	54	150	-	-	157	162	0	0
6	888	738	273	190	0	1	-	-	615	547	0	0
7	1 272	1 448	55	58	1	1	-	-	1 216	1 389	0	0
8	1 300	883	87	117	-	1	-	-	1 213	765	-	-
9	72	25	-	-	0	-	-	-	72	25	0	0
10	162	199	14	34	27	40	-	-	121	124	0	1
11	3 225	4 066	538	586	3	-	-	-	2 624	3 480	-	-
12	10 223	12 957	656	905	2	2	-	-	9 565	12 050	0	0
13	16	16	7	4	-	-	-	-	9	12	-	-
14	789	927	44	56	10	11	-	-	735	860	0	0
15	92	120	8	26	1	1	-	-	83	93	0	0
16	799	1 015	137	141	18	21	-	-	643	853	0	0
17	40	54	2	3	1	1	-	-	37	50	0	0
18	298	377	17	20	7	5	-	-	271	350	2	2
19	140	189	15	38	2	2	-	-	121	147	2	2
20	2	2	2	2	-	-	-	-	0	0	0	0
	Goods left the country — Marchandises sorties du pays — Грузы, вывезенные из страны											
0	...	...	...	...	...	...	-	-	...	...	...	...
01	12 620	12 980	716	748	73	118	-	-	11 827	12 112	3	2
1	105	143	0	-	0	0	-	-	105	143	0	-
2	2	7	0	-	1	3	-	-	1	4	0	-
3	184	217	17	25	16	22	-	-	151	170	0	0
4	19	22	1	-	0	1	-	-	17	21	-	-
5	3 029	3 522	152	164	28	32	-	-	2 849	3 326	-	0
6	48	25	31	0	0	0	-	-	17	25	-	-
7	184	148	1	1	0	5	-	-	183	142	0	-
8	237	235	0	-	0	0	-	-	237	235	-	-
9	182	60	0	-	-	0	-	-	182	60	0	0
10	2 393	2 187	38	58	2	1	-	-	2 352	2 128	1	0
11	53	8	-	-	-	0	-	-	53	8	-	-
12	419	413	1	1	1	1	-	-	417	411	0	0
13	2	3	-	-	-	0	-	-	2	3	-	-
14	183	282	9	10	3	5	-	-	171	267	0	0
15	96	75	7	5	5	6	-	-	84	64	0	0
16	866	851	8	8	3	3	-	-	855	840	0	0
17	35	46	14	14	2	4	-	-	19	28	0	0
18	128	130	51	39	1	2	-	-	76	89	0	0
19	4 455	4 605	386	423	11	33	-	-	4 056	4 148	2	2
20	0	0	0	-	-	0	-	-	0	0	0	0

For notes see end of table. Voir notes à la fin du tableau. См. примечания в конце таблицы.

TABLE 30

TABLEAU 30

ТАБЛИЦА 30

FRANCE

FRANCE

ФРАНЦИЯ

	TOTAL ВСЕГО		of which by : dont par : в том числе по :									
			Rail Железной дороге		Road — Route Дороге		IWT — Voie navig. Внутренним водным путям		Sea — Mer Морю		Air Воздуху	
	1969	1970	1969	1970	1969	1970	1969	1970	1969	1970	1969	1970
	Goods entered the country — Marchandises entrées dans le pays — Грузы, ввезенные в страну											
0	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
01	169 495	...	17 502	...	15 600	...	12 980	...	123 352	...	61	...
1	1 154	...	43	...	21	...	688	...	402	...	-	...
2	2 430	...	402	...	612	...	23	...	1 389	...	4	...
3	4 800	...	309	...	1 040	...	441	...	3 005	...	5	...
4	1 295	...	12	...	203	...	159	...	921	...	-	...
5	3 418	...	167	...	113	...	94	...	3 044	...	-	...
6	6 414	...	1 306	...	294	...	983	...	3 831	...	-	...
7	11 107	...	627	...	5 856	...	2 435	...	2 189	...	-	...
8	7 440	...	332	...	38	...	1 011	...	6 059	...	-	...
9	2 662	...	44	...	52	...	489	...	2 077	...	-	...
10	2 950	...	241	...	540	...	384	...	1 782	...	3	...
11	15 712	...	7 478	...	18	...	3 885	...	4 331	...	-	...
12	91 799	...	147	...	219	...	308	...	91 125	...	-	...
13	553	...	70	...	41	...	78	...	364	...	-	...
14	2 994	...	749	...	1 549	...	137	...	456	...	3	...
15	1 548	...	308	...	1 011	...	76	...	153	...	-	...
16	7 816	...	3 773	...	1 375	...	1 681	...	986	...	1	...
17	420	...	113	...	269	...	9	...	27	...	2	...
18	1 936	...	758	...	729	...	22	...	405	...	22	...
19	2 819	...	539	...	1 483	...	62	...	720	...	15	...
20	328	...	34	...	137	...	15	...	86	...	6	...
	Goods left the country — Marchandises sorties du pays — Грузы, вывезенные из страны											
0	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
01	95 173	...	30 347	...	19 919	...	20 629	...	24 210	...	68	...
1	11 588	...	891	...	564	...	4 779	...	5 354	...	-	...
2	1 348	...	763	...	236	...	-	...	346	...	3	...
3	4 945	...	1 018	...	1 605	...	852	...	1 464	...	6	...
4	390	...	85	...	78	...	63	...	164	...	-	...
5	2 302	...	337	...	1 642	...	105	...	218	...	-	...
6	2 266	...	831	...	202	...	710	...	523	...	-	...
7	17 163	...	1 359	...	4 716	...	9 435	...	1 653	...	-	...
8	21 055	...	16 119	...	4 588	...	241	...	107	...	-	...
9	302	...	68	...	51	...	19	...	164	...	-	...
10	943	...	249	...	462	...	7	...	224	...	1	...
11	2 054	...	1 602	...	21	...	243	...	188	...	-	...
12	11 057	...	953	...	971	...	1 862	...	7 721	...	-	...
13	48	...	12	...	15	...	2	...	19	...	-	...
14	4 438	...	1 134	...	1 380	...	602	...	1 318	...	4	...
15	1 748	...	487	...	497	...	20	...	744	...	-	...
16	7 571	...	3 066	...	1 156	...	1 624	...	1 725	...	-	...
17	382	...	52	...	130	...	2	...	197	...	1	...
18	2 739	...	772	...	605	...	10	...	1 338	...	16	...
19	1 880	...	398	...	961	...	36	...	554	...	31	...
20	504	...	153	...	139	...	16	...	190	...	6	...

TABLE 30

TABLEAU 30

ТАБЛИЦА 30

GREECE

GRÈCE

ГРЕЦИЯ

	TOTAL ВСЕГО		of which by : dont par : в том числе по :									
			Rail Железной дороге		Road — Route Дороге		IWT — Voie navig. Внутренним водным путям		Sea — Mer Морю		Air Воздуху	
	1969	1970	1969	1970	1969	1970	1969	1970	1969	1970	1969	1970
	Goods entered the country — Marchandises entrées dans le pays — Грузы, ввезенные в страну											
0	...	...	...	...	...	...	-	-	...	...	...	...
01	10 695	10 527	355	327	73	73	-	-	10 264	10 119	4	8
1	416	111	8	3	-	0	-	-	408	108	0	0
2	59	33	5	0	3	0	-	-	51	33	0	0
3	381	381	17	16	31	28	-	-	333	337	0	0
4	101	95	3	1	1	3	-	-	97	91	0	0
5	432	432	99	72	3	2	-	-	330	357	0	0
6	469	280	20	42	0	0	-	-	448	238	-	0
7	325	284	26	34	4	1	-	-	295	249	0	0
8	481	564	-	2	0	0	-	-	481	562	-	-
9	18	26	-	0	-	-	-	-	18	26	-	-
10	179	197	9	7	1	1	-	-	170	189	0	0
11	370	448	20	18	0	0	-	-	350	430	-	1
12	6 041	6 223	0	1	1	1	-	-	6 041	6 219	0	2
13	16	18	1	2	-	-	-	-	15	16	-	0
14	301	338	26	13	9	13	-	-	266	311	0	1
15	54	89	10	7	2	2	-	-	42	79	0	0
16	624	597	4	14	1	3	-	-	618	578	0	1
17	34	34	4	3	1	1	-	-	29	31	0	0
18	235	242	82	77	12	11	-	-	139	153	1	1
19	158	134	21	15	4	6	-	-	131	111	2	2
20	0	0	0	0	-	0	-	-	0	0	-	0
	Goods left the country — Marchandises sorties du pays — Грузы, вывезенные из страны											
0	...	...	...	...	...	...	-	-	...	...	...	...
01	4 626	4 643	374	435	126	105	-	-	4 123	4 093	3	10
1	49	26	1	0	0	0	-	-	48	26	0	0
2	303	322	148	171	53	58	-	-	102	92	0	1
3	482	606	17	15	10	25	-	-	455	566	0	1
4	18	10	0	0	0	2	-	-	18	8	0	0
5	0	0	0	0	0	0	-	-	0	0	-	-
6	30	116	-	17	-	-	-	-	30	99	-	-
7	857	920	6	6	2	4	-	-	849	910	-	0
8	68	79	-	-	-	-	-	-	68	79	-	-
9	1 372	1 302	-	0	0	-	-	-	1 372	1 302	-	-
10	61	82	19	20	1	0	-	-	40	61	0	0
11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12	260	209	-	1	5	0	-	-	255	208	-	-
13	-	0	-	-	-	0	-	-	-	0	-	0
14	199	247	22	24	15	5	-	-	162	219	0	0
15	628	412	46	46	32	4	-	-	550	362	0	0
16	260	267	108	127	6	2	-	-	147	131	0	6
17	5	5	2	1	0	0	-	-	3	4	0	0
18	8	4	0	1	1	1	-	-	6	3	0	0
19	26	35	5	7	1	3	-	-	18	22	2	2
20	0	-	-	-	-	-	-	-	0	0	0	-

TABLE 30

TABLEAU 30

ТАБЛИЦА 30

HUNGARY [a]

HONGRIE [a]

ВЕНГРИЯ [a]

	TOTAL ВСЕГО		of which by: dont par: в том числе по:									
			Rail Железной дороге		Road — Route Дороге		IWT — Voie navig. Внутренним водным путям		Sea — Mer Морю		Air Воздуху	
	1969	1970	1969	1970	1969	1970	1969	1970	1969	1970	1969	1970
	Goods entered the country — Marchandises entrées dans le pays — Грузы, ввезенные в страну											
0	29 022	29 288	27 661	27 854	146	146	1 213 [b]	1 286 [b]	.	.	2	2
01	16 799	18 823	15 882 [c]	17 817 [c]	122	125	793	879	.	.	2	2
1	310	188	287	175	1	1	22	12	.	.	-	-
2	88	112	84	102	3	5	1	5	.	.	-	-
3	624	838	580	774	32	41	12	23	.	.	-	-
4	85	50	83	49	1	1	-	-	.	.	-	-
5	2 346	2 394	2 346	2 394	0	0	0	-	.	.	-	-
6	1 345	1 654	1 237	1 603	-	-	108	51	.	.	-	-
7	967	1 117	964	1 117	0	0	3	-	.	.	-	-
8	2 586	2 789	2 120	2 264	0	0	466	525	.	.	-	-
9	26	31	19	28	4	3	3	0	.	.	-	-
10	250	355	221	320	17	17	12	18	.	.	-	-
11	2 986	3 382	2 892	3 342	-	0	94	40	.	.	-	-
12	1 764 [d]	987 [d]	1 763 [d]	983 [d]	1	0	0	4	.	.	-	-
13	... [d]	... [d]	... [d]	... [d]	-	-	-	-	.	.	-	-
14	666	766	602	741	17	7	47	18	.	.	-	-
15	836	1 751	832	1 591	2	0	2	160	.	.	-	-
16	1 199	1 345	1 176	1 341	6	4	17	-	.	.	-	-
17	46	51	43	43	3	3	0	5	.	.	-	-
18	236	356	230	350	5	5	1	1	.	.	-	-
19	298	407	271	379	15	22	0	4	.	.	2	2
20	151	250	132	221	15	16	4	13	.	.	-	-
	Goods left the country — Marchandises sorties du pays — Грузы, вывезенные из страны											
0	19 140	19 524	17 974	18 314	152	162	1 109 [b]	1 044 [b]	.	.	5	4
01	7 296	7 059	6 474	6 277	128	141	689	637	.	.	5	4
1	391	769	360	731	-	0	31	38	.	.	-	-
2	564	513	547	494	12	9	0	6	.	.	5	4
3	1 001	1 028	954	967	45	57	2	4	.	.	-	-
4	51	54	50	52	1	2	-	-	.	.	-	-
5	437	604	396	564	0	0	41	40	.	.	-	-
6	55	7	47	3	-	-	8	4	.	.	-	-
7	392	362	390	297	1	0	1	65	.	.	-	-
8	5	16	5	15	0	0	-	1	.	.	-	-
9	680	683	618	606	4	5	58	72	.	.	-	-
10	126	108	118	102	7	6	1	-	.	.	-	-
11	278	85	227	47	-	-	51	38	.	.	-	-
12	573 [d]	396 [d]	347 [d]	229 [d]	1	0	225	167	.	.	-	-
13	... [d]	... [d]	... [d]	... [d]	-	-	-	-	.	.	-	-
14	373	404	350	386	5	3	18	15	.	.	-	-
15	652	228	650	228	2	0	-	-	.	.	-	-
16	1 062	997	809	910	15	18	233	69	.	.	-	-
17	84	180	80	81	4	8	0	91	.	.	-	-
18	229	241	224	235	5	6	0	-	.	.	-	-
19	139	131	131	115	6	12	2	4	.	.	-	-
20	204	253	171	215	20	15	13	23	.	.	-	-

For notes see end of table.

Voir notes à la fin du tableau.

См. примечания в конце таблицы.

TABLE 30

TABLEAU 30

ТАБЛИЦА 30

ITALY — ITALIE — ИТАЛИЯ

	TOTAL ВСЕГО		of which by: dont par: в том числе по:									
			Rail Железной дороге		Road — Route Дороге		IWT — Voie navig. Внутренним водным путям		Sea — Mer Морю		Air Воздуху	
	1969	1970	1969	1970	1969	1970	1969	1970	1969	1970	1969	1970
	Goods entered the country — Marchandises entrées dans le pays — Грузы, ввезенные в страну											
0	...	...	16 171	18 093	...	...	...	...	...	...	...	...
01	...	...	15 703	17 734	...	...	...	...	...	...	...	...
1	...	...	66	71	...	...	...	...	...	...	...	...
2	...	...	384	398	...	...	...	...	...	...	...	...
3	...	...	2 324	2 613	...	...	...	...	...	...	...	...
4	...	...	125	194	...	...	...	...	...	...	...	...
5	...	...	1 668	1 603	...	...	...	...	...	...	...	...
6	...	...	297	372	...	...	...	...	...	...	...	...
7	...	...	1 144	1 415	...	...	...	...	...	...	...	...
8	...	...	3 476	4 007	...	...	...	...	...	...	...	...
9	...	...	103	128	...	...	...	...	...	...	...	...
10	...	...	676	704	...	...	...	...	...	...	...	...
11	...	...	571	491	...	...	...	...	...	...	...	...
12	...	...	93	98	...	...	...	...	...	...	...	...
13	...	...	32	38	...	...	...	...	...	...	...	...
14	...	...	670	769	...	...	...	...	...	...	...	...
15	...	...	260	315	...	...	...	...	...	...	...	...
16	...	...	2 524	2 968	...	...	...	...	...	...	...	...
17	...	...	81	85	...	...	...	...	...	...	...	...
18	...	...	710	862	...	...	...	...	...	...	...	...
19	...	...	308	418	...	...	...	...	...	...	...	...
20	...	...	190	185	...	...	...	...	...	...	...	...
	Goods left the country — Marchandises sorties du pays — Грузы, вывезенные из страны											
0	...	...	9 045	9 525	...	...	...	...	...	...	...	...
01	...	...	8 577	9 166	...	...	...	...	...	...	...	...
1	...	...	83	24	...	...	...	...	...	...	...	...
2	...	...	2 374	2 363	...	...	...	...	...	...	...	...
3	...	...	565	598	...	...	...	...	...	...	...	...
4	...	...	26	22	...	...	...	...	...	...	...	...
5	...	...	20	33	...	...	...	...	...	...	...	...
6	...	...	74	37	...	...	...	...	...	...	...	...
7	...	...	527	544	...	...	...	...	...	...	...	...
8	...	...	240	296	...	...	...	...	...	...	...	...
9	...	...	41	91	...	...	...	...	...	...	...	...
10	...	...	171	186	...	...	...	...	...	...	...	...
11	...	...	67	101	...	...	...	...	...	...	...	...
12	...	...	1 036	1 201	...	...	...	...	...	...	...	...
13	...	...	25	21	...	...	...	...	...	...	...	...
14	...	...	419	458	...	...	...	...	...	...	...	...
15	...	...	307	411	...	...	...	...	...	...	...	...
16	...	...	728	764	...	...	...	...	...	...	...	...
17	...	...	100	80	...	...	...	...	...	...	...	...
18	...	...	1 136	1 259	...	...	...	...	...	...	...	...
19	...	...	351	369	...	...	...	...	...	...	...	...
20	...	...	288	306	...	...	...	...	...	...	...	...

TABLE 30 — TABLEAU 30 — ТАБЛИЦА 30

NETHERLANDS — PAYS-BAS — НИДЕРЛАНДЫ

	TOTAL ВСЕГО		of which by: dont par: в том числе по:									
			Rail Железной дороге		Road — Route Дороге		IWT — Voie navig. Внутренним водным путям		Sea — Mer Морю		Air Воздуху	
	1969	1970	1969	1970	1969	1970	1969	1970	1969	1970	1969	1970
	Goods entered the country — Marchandises entrées dans le pays — Грузы, ввезенные в страну											
0	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
01	237 776[r(a)]	268 910[(a)]	6 557	6 725	15 613	18 099	44 163	43 020	171 321	201 002	40	45
1	7 933	8 258	4	19	20	20	1 932	1 509	5 977	6 710	0	0
2	1 659	1 780	226	274	241	269	12	40	1 179	1 194	1	3
3	8 766	9 319	143	145	1 394	1 605	988	1 042	6 239	6 524	2	3
4	4 601	5 173	37	8	156	157	109	99	4 299	4 909	0	0
5	3 470	3 363	154	145	489	495	79	82	2 748	2 631	0	0
6	6 182	5 716	42	62	86	138	1 255	920	4 799	4 596	0	-
7	38 094	41 066	1 509	1 598	4 096	5 281	24 531	25 865	7 958	8 322	0	-
8	33 037	36 459	109	108	14	20	202	177	32 712	36 154	0	0
9	4 059	4 527	10	14	37	37	122	120	3 890	4 356	0	0
10	2 550	2 670	96	89	317	358	45	46	2 090	2 176	2	1
11	13 793	12 896	1 510	1 313	464	441	6 304	5 116	5 515	6 026	0	-
12	87 661[(a)]	109 270[(a)]	114	96	562	429	1 977	1 315	84 926	107 411	0	0
13	954	709	42	60	37	40	294	211	581	398	0	0
14	7 658[r]	8 690	363	401	1 636	1 859	1 546	1 770	4 110	4 657	3	3
15	4 674	5 091	865	841	2 035	2 408	1 490	1 554	284	288	0	0
16	6 780	7 335	472	628	1 483	1 576	3 000	2 833	1 824	2 297	1	1
17	559	619	63	67	334	387	65	56	96	108	1	1
18	2 103	2 422	539	584	797	944	168	195	586	683	13	16
19	3 153	3 412	253	247	1 397	1 614	29	27	1 460	1 510	14	14
20	87	145	7	26	18	22	14	42	46	53	2	2
	Goods left the country — Marchandises sorties du pays — Грузы, вывезенные из страны											
0	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
01	166 192[(a)]	192 159[(a)]	7 187	7 329	13 884	15 213	77 133	81 659	47 290	63 386	40	42
1	5 251	4 766	10	10	208	253	2 475	2 548	2 558	1 955	0	0
2	2 795	2 822	329	304	1 875	1 906	188	224	403	387	0	1
3	7 467	8 158	371	402	2 251	2 606	2 272	2 299	2 570	2 850	3	1
4	3 088	3 516	63	84	227	250	2 004	2 435	794	747	0	0
5	1 189	1 102	41	54	355	368	729	630	64	50	0	0
6	6 138	5 070	70	43	63	74	3 381	3 120	2 624	1 833	0	-
7	17 854	18 752	196	160	1 068	1 224	15 170	15 842	1 420	1 526	0	0
8	28 650	31 850	2 290	2 456	34	54	25 579	27 498	747	1 842	0	0
9	3 799	4 214	62	235	170	154	3 180	3 320	387	505	0	0
10	2 324	2 414	202	210	929	950	691	764	497	485	5	5
11	10 098	10 061	1 642	1 384	393	335	4 014	4 123	4 049	4 219	-	-
12	55 029[(a)]	74 765[(a)]	270	263	298	393	12 600	13 706	21 212	35 873	0	0
13	907	665	35	19	64	73	320	212	488	361	0	0
14	8 816	10 559	627	779	2 055	2 394	1 923	2 192	4 209	5 190	2	4
15	1 560	1 678	50	42	1 146	1 242	154	161	210	233	0	0
16	6 465	6 667	501	423	712	745	2 033	2 170	3 218	3 328	1	1
17	435	436	37	30	165	196	35	26	197	183	1	1
18	1 763	1 955	231	261	460	522	76	95	981	1 062	15	15
19	2 496	2 579	156	158	1 407	1 460	304	289	618	660	11	12
20	64	128	5	11	11	15	5	6	43	96	0	0

For notes see end of table. — Voir notes à la fin du tableau. — См. примечания в конце таблицы.

TABLE 30

NORWAY [a]

TABLEAU 30

NORVÈGE [a]

ТАБЛИЦА 30

НОРВЕГИЯ [a]

	TOTAL [b] ВСЕГО [b]		of which by : dont par : в том числе по :									
			Rail Железной дороге		Road — Route Дороге		IWT — Voie navig. Внутренним водным путям		Sea — Mer Морю		Air Воздуху	
	1969	1970	1969	1970 [c]	1969	1970 [d]	1969	1970	1969 [e]	1970	1969	1970
	Goods entered the country — Marchandises entrées dans le pays — Грузы, ввезенные в страну											
0	41 243	45 152	21 630 [f]	21 716 [f]	1 473	2 006	-	-	18 133	21 324	17	19
01	21 045	25 178	1 422	1 814	1 473	2 006	-	-	18 133	21 324	17	19
1	526	810	0	0	1	1	-	-	524	809	-	-
2	162	181	24	33	13	25	-	-	125	123	0	0
3	551	594	54	30	43	74	-	-	468	490	0	0
4	251	289	0	0	3	6	-	-	248	283	0	0
5	1 847	2 620	712	1 088	849	1 095	-	-	286	437	0	0
6	494	618	2	3	0	2	-	-	492	612	-	0
7	1 377	1 643	14	18	28	53	-	-	1 336	1 572	0	0
8	69	147	6	13	0	0	-	-	63	134	-	-
9	1 027	1 035	1	1	2	2	-	-	1 023	1 031	1	0
10	310	296	179	165	39	32	-	-	91	98	0	0
11	1 283	1 311	2	2	3	3	-	-	1 278	1 306	-	-
12	8 731	10 706	10	11	13	15	-	-	8 709	10 680	0	0
13	122	116	0	0	0	0	-	-	121	116	0	0
14	1 675	1 764	30	42	90	126	-	-	1 555	1 596	0	0
15	269	333	13	33	38	68	-	-	211	232	0	0
16	1 181	1 352	145	93	47	52	-	-	1 034	1 307	0	0
17	79	107	14	16	17	27	-	-	47	63	0	0
18	750	844	207	130	144	326	-	-	376	402	12	15
19	340	411	59	76	142	199	-	-	136	132	2	2
20	2	1	1	0	0	0	-	-	1	1	0	0
	Goods left the country — Marchandises sorties du pays — Грузы, вывезенные из страны											
0	38 026	36 905	380	420	501	918	-	-	37 139 [f]	35 491 [f]	4	8
01	16 492	17 722	380	420	501	918	-	-	15 605	16 375	4	8
1	1	9	0	0	0	0	-	-	1	9	-	-
2	1	0	0	0	0	0	-	-	0	0	0	-
3	715	723	21	28	50	66	-	-	644	629	0	0
4	284	189	6	9	13	18	-	-	265	163	0	0
5	125	105	30	28	33	27	-	-	62	50	0	0
6	1 366	1 319	80	69	5	6	-	-	1 280	1 245	-	-
7	1 781	2 059	24	26	10	25	-	-	1 748	2 008	0	0
8	2 910	3 152	4	4	0	1	-	-	2 905	3 148	-	-
9	572	637	7	7	3	6	-	-	561	624	-	-
10	1 535	1 612	9	12	47	65	-	-	1 479	1 535	0	0
11	127	146	1	1	0	0	-	-	126	145	-	-
12	1 680	2 147	0	0	2	2	-	-	1 678	2 146	-	0
13	18	23	-	-	0	0	-	-	18	23	-	-
14	808	821	43	39	100	126	-	-	664	656	0	0
15	1 141	1 090	10	10	17	27	-	-	1 113	1 053	0	0
16	2 054	1 796	51	60	47	52	-	-	1 955	1 684	0	0
17	54	62	9	13	16	21	-	-	29	28	0	0
18	162	587	49	76	57	311	-	-	53	193	3	7
19	1 159	1 241	37	38	99	164	-	-	1 023	1 038	0	1
20	1	1	0	0	0	0	-	-	1	1	0	0

For notes see end of table.

Voir notes à la fin du tableau.

См. примечания в конце таблицы.

TABLE 30 — TABLEAU 30 — ТАБЛИЦА 30

POLAND — POLOGNE — ПОЛЬША

	TOTAL ВСЕГО		of which by : dont par : в том числе по :									
			Rail Железной дороге		Road [a] — Route [a] Дороге [a]		IWT — Voie navig. Внутренним водным путям		Sea — Mer Морю		Air Воздуху	
	1969	1970	1969	1970	1969	1970	1969	1970	1969	1970	1969	1970
	Goods entered the country — Marchandises entrées dans le pays — Грузы, ввезенные в страну											
0	51 118	53 573	45 342	47 683	38	43	269	422	5 467	5 423	2	2
01	33 669	35 802	29 350	31 070	32	36	62	41	4 223	4 653	2	2
1	...	...	1 599	1 625	...	...	4	-	...	...	...	...
2	...	...	195	140	...	...	-	-	...	...	...	...
3	...	...	1 095	1 183	...	...	-	-	...	...	...	...
4	...	...	113	73	...	...	3	-	...	...	...	...
5	...	...	430	543	...	...	14	5	...	...	...	...
6	...	...	3 515	4 020	...	...	26	11	...	...	...	...
7	...	...	638	883	...	...	-	-	...	...	...	...
8	...	...	11 740	12 416	...	...	2	3	...	...	...	...
9	...	...	262	325	...	...	-	-	...	...	...	...
10	...	...	718	806	...	...	1	-	...	...	...	...
11	...	...	1 424	1 430	...	...	-	-	...	...	...	...
12	...	...	2 598	2 406	...	...	-	-	...	...	...	...
13	...	...	56	82	...	...	-	-	...	...	...	...
14	...	...	600	572	...	...	-	5	...	...	...	...
15	...	...	772	496	...	...	-	-	...	...	...	...
16	...	...	2 739	3 182	...	...	9	12	...	...	...	...
17	...	...	58	43	...	...	2	-	...	...	...	...
18	...	...	328	366	...	...	1	-	...	...	...	...
19	...	...	21	31	...	...	-	-	...	...	...	...
20	...	...	449	448	...	...	-	5	...	...	...	...
	Goods left the country — Marchandises sorties du pays — Грузы, вывезенные из страны											
0	65 821	70 600*	55 783	59 952	292	...	382	757	9 362	9 734	2	3
01	48 940	52 900*	39 791	43 339	286	...	175	375	8 686	9 101	2	3
1	...	...	107	282	...	...	-	48	...	...	...	...
2	...	...	296	594	...	...	-	-	...	...	...	...
3	...	...	944	903	...	...	1	-	...	...	...	...
4	...	...	69	64	...	...	25	22	...	...	...	...
5	...	...	865	1 007	...	...	11	5	...	...	...	...
6	...	...	331	484	...	...	-	-	...	...	...	...
7	...	...	1 280	1 514	...	...	-	-	...	...	...	...
8	...	...	221	235	...	...	-	-	...	...	...	...
9	...	...	37	67	...	...	-	-	...	...	...	...
10	...	...	275	328	...	...	4	76	...	...	...	...
11	...	...	28 809	31 096	...	...	54	158	...	...	...	...
12	...	...	765	669	...	...	-	-	...	...	...	...
13	...	...	45	48	...	...	-	-	...	...	...	...
14	...	...	2 037	2 343	...	...	3	4	...	...	...	...
15	...	...	467	385	...	...	60	14	...	...	...	...
16	...	...	2 368	2 350	...	...	12	32	...	...	...	...
17	...	...	90	92	...	...	-	-	...	...	...	...
18	...	...	438	477	...	...	-	-	...	...	...	...
19	...	...	97	101	...	...	5	16	...	...	...	...
20	...	...	316	300	...	...	-	-	...	...	...	...

(a) State road transport only. (a) Transports routiers de l'Etat seulement. (a) Только государственный дорожный транспорт.

TABLE 30

TABLEAU 30

ТАБЛИЦА 30

PORTUGAL

PORTUGAL

ПОРТУГАЛИЯ

	TOTAL ВСЕГО		of which by : dont par : в том числе по :									
			Rail Железной дороге		Road — Route Дороге		IWT — Voie navig. Внутренним водным путям		Sea — Mer Морю		Air Воздуху	
	1969	1970	1969	1970	1969	1970	1969	1970	1969	1970	1969	1970
	Goods entered the country — Marchandises entrées dans le pays — Грузы, ввезенные в страну											
0	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
01	...	9 194	...	107	...	120	...	1	...	8 956	...	9
1	...	797	...	32	...	0	...	-	...	765	...	0
2	...	66	...	0	...	2	...	-	...	65	...	0
3	...	514	...	12	...	27	...	1	...	474	...	1
4	...	205	...	0	...	0	...	-	...	204	...	0
5	...	173	...	0	...	0	...	-	...	173	...	0
6	...	345	...	0	...	0	...	-	...	345	...	0
7	...	108	...	2	...	2	...	-	...	103	...	0
8	...	204	...	0	...	0	...	-	...	204	...	0
9	...	4	...	0	...	0	...	-	...	4	...	0
10	...	297	...	3	...	2	...	0	...	282	...	0
11	...	740	...	9	...	1	...	-	...	729	...	-
12	...	4 544	...	0	...	1	...	-	...	4 542	...	-
13	...	19	...	0	...	0	...	-	...	18	...	-
14	...	279	...	4	...	39	...	-	...	234	...	1
15	...	30	...	3	...	4	...	-	...	22	...	0
16	...	505	...	1	...	5	...	-	...	497	...	1
17	...	27	...	2	...	2	...	0	...	23	...	0
18	...	216	...	33	...	26	...	0	...	155	...	2
19	...	129	...	5	...	8	...	0	...	116	...	1
20	...	1	...	0	...	-	...	-	...	1	...	0
	Goods left the country — Marchandises sorties du pays — Грузы, вывезенные из страны											
0	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
01	...	4 300	...	64	...	340	...	175	...	3 713	...	8
1	...	0	...	-	...	-	...	-	...	0	...	-
2	...	39	...	0	...	1	...	-	...	38	...	0
3	...	979	...	1	...	292	...	175	...	510	...	1
4	...	33	...	0	...	2	...	-	...	31	...	0
5	...	551	...	31	...	3	...	0	...	517	...	1
6	...	201	...	24	...	-	...	-	...	177	...	0
7	...	590	...	0	...	13	...	-	...	577	...	0
8	...	15	...	0	...	-	...	-	...	15	...	0
9	...	12	...	0	...	0	...	-	...	11	...	0
10	...	348	...	5	...	2	...	-	...	341	...	0
11	...	1	...	-	...	0	...	-	...	1	...	-
12	...	568	...	1	...	0	...	-	...	567	...	-
13	...	0	...	-	...	0	...	-	...	0	...	0
14	...	243	...	0	...	2	...	-	...	241	...	0
15	...	263	...	0	...	9	...	-	...	253	...	0
16	...	49	...	0	...	1	...	-	...	48	...	0
17	...	26	...	0	...	1	...	-	...	25	...	0
18	...	43	...	0	...	2	...	0	...	39	...	1
19	...	339	...	2	...	11	...	0	...	322	...	4
20	...	0	...	-	...	-	...	-	...	0	...	0

TABLE 30 TABLEAU 30 ТАБЛИЦА 30

SPAIN ESPAGNE ИСПАНИЯ

	TOTAL ВСЕГО		of which by : dont par : в том числе по :									
			Rail Железной дороге		Road — Route Дороге		IWT — Voie navig. Внутренним водным путям		Sea — Mer Морю		Air Воздуху	
	1969	1970	1969	1970	1969	1970	1969	1970	1969	1970	1969	1970
	Goods entered the country — Marchandises entrées dans le pays — Грузы, ввезенные в страну											
0	...	...	...	...	...	...	-	-	...	...	...	...
01	47 788	53 734	...	584	1 631 (a)	1 196	-	-	46 149	51 936	8	18
1	2 402	2 174	...	127	...	154	-	-	...	1 893	...	0
2	163	99	...	10	...	11	-	-	...	78	...	0
3	1 154	959	...	58	...	76	-	-	...	824	...	1
4	1 277	1 436	...	1	...	13	-	-	...	1 421	...	1
5	1 259	1 252	...	32	...	112	-	-	...	1 108	...	0
6	2 073	2 001	...	42	...	16	-	-	...	1 939	...	4
7	515	543	...	17	...	81	-	-	...	444	...	1
8	2 237	4 019	...	2	...	20	-	-	...	3 997	...	0
9	445	341	...	1	...	11	-	-	...	329	...	0
10	794	801	...	32	...	95	-	-	...	672	...	1
11	2 378	3 651	...	0	...	15	-	-	...	3 636	...	-
12	28 270	31 310	...	1	...	10	-	-	...	31 299	...	0
13	141	190	...	0	...	6	-	-	...	184	...	0
14	1 128	1 299	...	82	...	302	-	-	...	914	...	1
15	503	393	...	49	...	47	-	-	...	297	...	0
16	1 959	2 083	...	16	...	49	-	-	...	2 017	...	1
17	35	36	...	5	...	9	-	-	...	22	...	0
18	787	838	...	92	...	109	-	-	...	632	...	5
19	268	309	...	16	...	60	-	-	...	230	...	3
20	0	0	...	0	...	0	-	-	...	0	...	0
	Goods left the country — Marchandises sorties du pays — Грузы, вывезенные из страны											
0	...	...	...	...	...	...	-	-	...	...	...	...
01	16 376	17 851	...	1 220	1 727 (a)	1 499	-	-	14 624	15 108	25	24
1	1 002	290	...	44	...	1	-	-	...	245	...	0
2	1 777	2 445	...	1 049	...	797	-	-	...	592	...	7
3	968	1 279	...	25	...	171	-	-	...	1 081	...	2
4	144	270	...	4	...	16	-	-	...	250	...	0
5	91	178	...	6	...	33	-	-	...	139	...	0
6	610	566	...	0	...	1	-	-	...	565	...	-
7	1 828	1 627	...	3	...	58	-	-	...	1 566	...	0
8	2 372	2 709	...	0	...	1	-	-	...	2 708	...	0
9	52	36	...	1	...	1	-	-	...	34	...	-
10	74	67	...	5	...	11	-	-	...	49	...	2
11	475	844	...	12	...	2	-	-	...	830	...	-
12	5 536	5 524	...	0	...	1	-	-	...	5 523	...	-
13	7	6	...	-	...	1	-	-	...	5	...	-
14	262	318	...	8	...	68	-	-	...	241	...	1
15	272	399	...	6	...	135	-	-	...	258	...	0
16	250	322	...	1	...	23	-	-	...	298	...	0
17	96	108	...	1	...	24	-	-	...	82	...	1
18	260	515	...	27	...	71	-	-	...	416	...	2
19	300	348	...	28	...	86	-	-	...	226	...	9
20	0	0	...	0	...	0	-	-	...	0	...	0

(a) Transport by rail and road are included under a single item.

(a) Les transports par rail et route sont compris sous une seule rubrique.

(a) Перевозки по железной дороге и по дороге включены в одну статью.

TABLE 30

TABLEAU 30

ТАБЛИЦА 30

SWEDEN — SUÈDE — ШВЕЦИЯ

	TOTAL (a) ВСЕГО (a)		of which by: dont par: в том числе по:									
			Rail Железной дороге		Road — Route Дороге		IWT — Voie navig. Внутренним водным путям		Sea — Mer Морю		Air Воздуху	
	1969	1970	1969	1970	1969	1970	1969	1970	1969	1970	1969	1970
	Goods entered the country — Marchandises entrées dans le pays — Грузы, ввезенные в страну											
0	...	...	...	...	...	...	-	...	...	...	...	...
01	45 710	...	1 692 (b)	...	1 710 (b)	...	-	...	42 280	...	23	...
1	96	...	2	...	1	...	-	...	92	...	0	...
2	477	...	144	...	113	...	-	...	217	...	4	...
3	1 275	...	92	...	255	...	-	...	926	...	2	...
4	157	...	7	...	17	...	-	...	133	...	0	...
5	300	...	44	...	72	...	-	...	183	...	0	...
6	1 373	...	73	...	6	...	-	...	1 294	...	0	...
7	2 570	...	74	...	35	...	-	...	2 460	...	0	...
8	475	...	51	...	1	...	-	.	423	...	0	...
9	467	...	12	...	5	...	-	...	450	...	0	...
10	297	...	59	...	90	...	-	...	146	...	1	...
11	2 685	...	61	...	0	...	-	...	2 624	...	0	...
12	29 176	...	28	...	16	...	-	...	29 131	...	0	...
13	38	...	4	...	1	...	-	...	33	...	0	...
14	1 819	...	307	...	262	...	-	...	1 250	...	1	...
15	513	...	143	...	127	...	-	...	243	...	0	...
16	2 322	...	186	...	139	...	-	...	1 997	...	0	...
17	140	...	30	...	57	...	-	...	52	...	0	...
18	779	...	215	...	210	...	-	...	346	...	7	...
19	749	...	158	...	301	...	-	...	279	...	8	...
20	2	...	1	...	0	...	-	...	1	...	0	...
	Goods left the country — Marchandises sorties du pays — Грузы, вывезенные из страны											
0	...	...	...	...	...	...	-	...	...	...	...	...
01	54 791	...	24 642 (b)	...	2 633 (b)	...	-	...	27 502	...	11	...
1	701	...	2	...	0	...	-	...	699	...	0	...
2	19	...	4	...	6	...	-	...	9	...	0	...
3	234	...	78	...	51	...	-	...	105	...	0	...
4	168	...	4	...	12	...	-	...	152	...	0	...
5	5 511	...	1 195	...	953	...	-	...	3 363	...	0	...
6	105	...	10	...	0	...	-	...	95	...	-	...
7	2 245	...	34	...	73	...	-	...	2 138	...	0	...
8	32 002	...	21 612	...	0	...	-	...	10 390	...	-	...
9	272	...	3	...	3	...	-	...	266	...	0	...
10	4 001	...	421	...	68	...	-	...	3 512	...	0	...
11	161	...	8	...	17	...	-	...	136	...	-	...
12	1 695	...	25	...	78	...	-	...	1 592	...	0	...
13	28	...	5	...	0	...	-	...	23	...	0	...
14	937	...	122	...	228	...	-	...	587	...	0	...
15	405	...	47	...	131	...	-	...	288	...	0	...
16	1 792	...	285	...	238	...	-	...	1 268	...	1	...
17	163	...	21	...	51	...	-	...	91	...	1	...
18	754	...	162	...	214	...	-	...	370	...	7	...
19	3 597	...	604	...	509	...	-	...	2 478	...	3	...
20	2	...	1	...	0	...	-	...	0	...	0	...

For notes see end of table. — Voir notes à la fin du tableau. — См. примечания в конце таблицы.

TABLE 30

SWITZERLAND[a]

TABLEAU 30

SUISSE [a]

ТАБЛИЦА 30

ШВЕЙЦАРИЯ [a]

	TOTAL ВСЕГО		of which by : dont par : в том числе по :									
			Rail Железной дороге		Road — Route Дороге		IWT — Voie navig. Внутренним водным путям		Sea — Mer Морю		Air Воздуху	
	1969	1970	1969	1970	1969	1970	1969	1970	1969	1970	1969	1970
	Goods entered the country — Marchandises entrées dans le pays — Грузы, ввезенные в страну											
0	46 320[b]	50 203[b]	20 085	21 877	6 585	7 583	7 045	7 790	.	.	24	24
01	28 025[a]	31 265[a]	9 433	10 405	6 412	7 436	7 045	7 790	.	.	24	24
1	1 304	1 414	728	783	18	7	558	624	.	.	0	0
2	511	531	429	442	79	86	1	1	.	.	2	2
3	1 253	1 429	659	787	324	365	266	273	.	.	4	4
4	149	189	68	85	18	20	63	86	.	.	0	0
5	685	921	272	476	315	347	98	98	.	.	0	0
6	401	404	348	349	20	21	33	34	.	.	0	0
7	5 540	6 074	596	619	3 349	3 896	1 594	1 559	.	.	1	0
8	73	101	32	60	5	5	36	36	.	.	–	–
9	14	15	8	7	2	4	4	4	.	.	–	0
10	396	459	167	185	59	66	169	207	.	.	1	1
11	918	873	493	487	9	4	416	382	.	.	–	0
12	11 639[a]	12 966[a]	2 341	2 478	990	1 116	3 197	3 761	.	.	0	1
13	26	37	23	27	2	8	1	2	.	.	–	–
14	1 237	1 413	809	901	320	372	107	139	.	.	1	1
15	433	523	189	218	241	301	3	4	.	.	0	0
16	2 095	2 321	1 463	1 587	167	208	465	526	.	.	0	0
17	107	121	60	64	46	56	1	1	.	.	0	0
18	546	671	366	425	166	215	9	25	.	.	5	6
19	686	788	372	413	282	338	23	28	.	.	9	9
20	12	15	9	14	0	1	2	0	.	.	1	0
	Goods left the country — Marchandises sorties du pays — Грузы, вывезенные из страны											
0	21 179[b]	21 860[b]	12 427	13 270	1 125	1 124	136	126	.	.	20	21
01	2 883	2 920	1 774	1 797	953	976	136	126	.	.	20	21
1	0	1	0	0	0	0	–	1	.	.	–	–
2	107	90	92	79	15	11	–	–	.	.	0	0
3	214	240	106	124	95	102	13	13	.	.	0	1
4	14	18	6	8	7	10	1	0	.	.	0	0
5	217	329	230	244	87	85	0	–	.	.	0	0
6	11	2	4	0	1	2	6	–	.	.	0	–
7	142	158	57	66	80	86	5	6	.	.	0	0
8	45	32	23	23	6	8	16	1	.	.	0	–
9	56	50	42	40	9	6	5	4	.	.	0	–
10	223	212	169	159	52	52	2	1	.	.	0	0
11	57	64	39	27	3	1	15	36	.	.	–	–
12	269	264	268	262	1	2	0	0	.	.	0	0
13	1	1	1	0	0	0	–	1	.	.	–	0
14	414	431	266	268	130	145	14	14	.	.	4	4
15	222	200	50	61	170	136	2	3	.	.	0	0
16	184	172	84	72	70	77	30	23	.	.	0	0
17	49	56	29	34	17	21	2	0	.	.	1	1
18	320	337	198	205	91	105	24	21	.	.	7	6
19	236	261	108	123	118	127	2	2	.	.	8	9
20	2	2	2	2	0	0	–	–	.	.	0	0

For notes see end of table.

Voir notes à la fin du tableau.

См. примечания в конце таблицы.

TABLE 30

TABLEAU 30

ТАБЛИЦА 30

UNITED KINGDOM — ROYAUME-UNI — СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО

	TOTAL ВСЕГО		of which by: dont par: в том числе по:									
			Rail[a] Железной дороге[a]		Road[a] — Route[a] Дороге[a]		IWT[a] — Voie navig.[a] Внутренним водным путям[a]		Sea — Mer Морю		Air Воздуху	
	1969	1970	1969	1970	1969	1970	1969	1970	1969	1970	1969	1970
	Goods entered the country — Marchandises entrées dans le pays — Грузы, ввезенные в страну											
0	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
01	185 984	...	...	...	824	...	...	...	185 000	...	160	...
1	8 935	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
2	3 387	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
3	8 381	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
4	1 522	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
5	5 140	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
6	3 087	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
7	2 777	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
8	18 466	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
9	2 131	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
10	4 527	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
11	90	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
12	114 006	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
13	432	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
14	3 061	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
15	528	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
16	4 053	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
17	126	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
18	735	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
19	4 567	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
20	33	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
	Goods left the country — Marchandises sorties du pays — Грузы, вывезенные из страны											
0	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
01	44 692	...	...	...	492	...	...	...	44 000	...	200	...
1	201	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
2	274	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
3	1 555	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
4	86	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
5	33	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
6	388	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
7	6 451	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
8	555	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
9	59	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
10	578	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
11	4 495	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
12	13 858	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
13	956	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
14	3 448	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
15	1 096	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
16	4 616	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
17	619	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
18	3 942	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
19	1 401	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
20	81	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

(a) Transport by rail, road and inland waterway are included under a single item.

(a) Les transports par rail, route et voie navigable intérieure sont compris sous une seule rubrique.

(a) Перевозки по железной дороге, по дороге и по внутреннему водному пути включены в одну статью.

TABLE 30 TABLEAU 30 ТАБЛИЦА 30

YUGOSLAVIA YOUGOSLAVIE ЮГОСЛАВИЯ

	TOTAL ВСЕГО		of which by : dont par : в том числе по :									
			Rail Железной дороге		Road — Route Дороге		IWT — Voie navig. Внутренним водным путям		Sea — Mer Морю		Air Воздуху	
	1969	1970	1969	1970	1969	1970	1969	1970	1969	1970	1969	1970
	Goods entered the country — Marchandises entrées dans le pays — Грузы, ввезенные в страну											
0	27 082[r]	34 441	10 340	12 306	1 423	1 986	6 491[r]	8 572	8 826	11 574	2	3
01	14 365[r]	18 825	5 267	6 294	712	1 092	2 264[r]	3 111	6 120	8 325	2	3
1	106	187	57	47	7	11	21	1	21	128	-	-
2	164	218	26	44	23	35	-	-	115	139	-	-
3	447[r]	704	98	206	28	43	3[r]	7	318	447	0	1
4	149	148	33	8	0	0	-	-	116	140	-	-
5	310[r]	784	275	446	3	4	1[r]	4	31	330	-	-
6	1 349[r]	1 137	545	371	5	8	382[r]	361	417	397	-	-
7	524	563	287	277	42	64	-	57	195	165	-	-
8	547[r]	592	88	105	0	0	126[r]	127	333	360	-	-
9	429[r]	527	63	39	79	121	6[r]	28	281	339	-	-
10	371[r]	394	124	89	11	17	6[r]	12	230	276	-	-
11	1 823[r]	2 158	631	517	0	0	542[r]	919	650[r]	722	-	-
12	4 269[r]	5 638	253	251	145	223	1 153[r]	1 545	2 718[r]	3 619	-	-
13	6	19	1	12	4	7	-	-	1	-	-	-
14	281	360	192	217	53	81	1	8	35	54	-	-
15	1 091	1 905	829	1 310	43	65	3	15	216	515	-	-
16	1 058[r]	1 699	595	937	145	223	9[r]	15	309	524	-	-
17	115[r]	103	105	88	3	4	0[r]	0	7	11	0	-
18	280[r]	470	168	298	58	90	-[r]	1	52	79	2	2
19	186[r]	324	48	146	63	96	0[r]	4	75	78	0	-
20	860[r]	895	849	886	-	-	11[r]	7	0	2	-	-
	Goods left the country — Marchandises sorties du pays — Грузы, вывезенные из страны											
0	19 607[r]	22 032	8 777	10 069	1 519	1 694	5 245[r]	6 422	4 064	3 844	2	3
01	8 820	8 931	3 704	4 057	864	857	1 018	961	3 232	3 053	2	3
1	420	405	49	36	93	92	63	91	215	186	-	-
2	101	112	85	97	15	15	0	-	1	0	-	-
3	656	751	338	448	170	168	10	8	138	127	-	-
4	68	130	45	103	1	1	3	2	19	24	-	-
5	1 452	1 472	803	865	324	321	2	3	323	283	-	-
6	111	40	66	25	1	1	42	9	2	5	-	-
7	362	296	226	186	29	29	14	20	93	61	-	-
8	401	324	207	204	0	0	155	75	39	45	-	-
9	2 025	2 173	219	201	29	29	300	504	1 477	1 439	-	-
10	140	122	84	77	17	17	9	1	30	27	-	-
11	239	362	172	285	1	1	-	-	66	76	-	-
12	595	685	125	158	17	17	338	171	113	336	2	3
13	3	6	0	5	1	1	-	-	2	0	-	-
14	228	272	78	154	36	36	-	1	114	81	-	-
15	341	249	129	176	27	27	1	2	184	44	-	-
16	500	512	276	307	44	44	73	68	107	93	-	-
17	173	137	117	87	3	2	2	1	51	47	-	-
18	134	185	53	119	12	12	0	-	69	54	-	-
19	325	196	92	31	44	44	3	0	186	121	0	0
20	546	502	540	493	-	-	3	5	3	4	-	-

NOTES TO TABLE 30

FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY

(a) Including 52 799 467 tons of crude oil entered by pipeline.

FINLAND

(a) Data exclude movement of floating timber. This tonnage amounted to: by IWT: 390 000 tons entered in 1969 and 345 000 tons in 1970; by sea: 49 000 tons entered and 138 000 tons left in 1969 and 185 000 tons entered in 1970.

HUNGARY

(a) International transport by Hungarian transport services, plus transport by foreign goods road vehicles, IWT and aircraft.
(b) Transit includes transport by the Hungarian Shipping Company (MAHART) between ports abroad which does not pass through any Hungarian port.
(c) Excluding service traffic.
(d) Data for item 13 are included under item 12.

NETHERLANDS

(a) Including 82 000 tons entered and 20 658 000 tons left by oil pipeline in 1969 and 19 000 tons entered and 24 530 000 tons left in 1970.

NORWAY

(a) Data exclude movement of floating timber between Norway and Sweden (63 600 tons entered and 139 900 tons left Norway in 1969 and 70 000 tons entered and 67 000 tons left in 1970).
(b) Including goods for which no mode of transport is indicated.

NORWAY (contd.)

(c) Goods entering or leaving on board ferries, but loaded in railway wagons are considered as having entered or left by rail.
(d) Goods entering or leaving on board ferries, but loaded on lorries are considered as having entered or left by road.
(e) Goods entering or leaving on board ferries, but loaded on railway wagons or lorries are considered as having entered or left by sea.
(f) Including iron ore transported on the Ofoten railway from Sweden for shipment at Narvik (21 534 000 tons loaded in 1969 and 19 902 100 tons in 1970).

SWEDEN

(a) Including goods for which no mode of transport is indicated.
(b) Including goods entered or left by ferry.

SWITZERLAND

(a) Weights are given net for special trade but gross for transit.
(b) Including 7 470 000 tons entered and left in transit by pipeline in 1969 and 7 319 000 tons in 1970.
(c) Including 5 111 000 tons entered by pipeline in 1969 and 5 610 000 tons in 1970.

NOTES DU TABLEAU 30

FINLANDE

(a) Les données ne comprennent pas le flottage de bois, soit, par voie navigable intérieure: 390 000 tonnes entrées en 1969 et 345 000 tonnes en 1970; par mer: 49 000 tonnes entrées et 138 000 tonnes sorties en 1969 et 185 000 tonnes entrées en 1970.

HONGRIE

(a) Transports internationaux effectués par les services de transport hongrois, plus les transports effectués par les véhicules routiers étrangers pour le transport de marchandises, les bâtiments étrangers de la navigation intérieure et les avions étrangers.
(b) Le transit comprend les transports par la compagnie de navigation hongroise (MAHART) d'un port étranger à un autre sans passer par un port hongrois.
(c) Non compris le transport en service.
(d) Les données de la rubrique 13 sont comprises sous la rubrique 12.

NORVÈGE

(a) Les données ne comprennent pas le flottage de bois entre la Norvège et la Suède (63 600 tonnes entrées et 139 900 tonnes sorties de la Norvège en 1969 et 70 000 tonnes entrées et 67 000 tonnes sorties en 1970).
(b) Y compris les marchandises pour lesquelles le mode de transport n'est pas indiqué.
(c) Les marchandises, entrées ou sorties par ferry-boat, mais chargées dans des wagons ferroviaires sont considérées comme étant entrées ou sorties par rail.
(d) Les marchandises, entrées ou sorties par ferry-boat, mais chargées dans des camions sont considérées comme étant entrées ou sorties par route.
(e) Les marchandises, entrées ou sorties par ferry-boat, mais chargées dans des wagons ferroviaires ou des camions sont considérées comme étant entrées ou sorties par mer.

NORVÈGE (suite)

(f) Y compris le minerai de fer transporté par chemin de fer d'Ofoten de la Suède pour embarquement à Narvik (21 534 000 tonnes chargées en 1969 et 19 902 100 tonnes en 1970).

PAYS-BAS

(a) Y compris 82 000 tonnes entrées et 20 658 000 tonnes sorties par oléoduc en 1969 et 19 000 tonnes entrées et 24 530 000 tonnes sorties en 1970.

RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE

(a) Y compris 52 799 467 tonnes de pétrole brut entrées par oléoduc.

SUÈDE

(a) Y compris les marchandises pour lesquelles le mode de transport n'est pas indiqué.
(b) Y compris les marchandises entrées et sorties par ferry-boat.

SUISSE

(a) Les quantités sont exprimées en poids nets pour le commerce spécial, et en poids bruts pour le transit.
(b) Y compris 7 470 000 tonnes entrées et sorties en transit par oléoduc en 1969 et 7 319 000 tonnes en 1970.
(c) Y compris 5 111 000 tonnes entrées par oléoduc en 1969 et 5 610 000 tonnes en 1970.

ПРИМЕЧАНИЯ К ТАБЛИЦЕ 30

ВЕНГРИЯ

(a) Международные перевозки венгерскими транспортными предприятиями плюс перевозки иностранными дорожно-транспортными средствами для грузовых перевозок, иностранными судами внутреннего судоходства и иностранными самолетами.
(b) Транзит включает перевозки Общества венгерского судоходства (МАХАРТ) между заграничными портами, которые не проходят через какой-нибудь венгерский порт.
(c) Исключая служебные перевозки.
(d) Данные статьи 13 включены в статью 12.

НИДЕРЛАНДЫ

(a) Включая 82 000 тонн ввезенных и 20 658 000 тонн вывезенных по нефтетрубопроводу в 1969 году, и 19 000 тонн ввезенных и 24 530 000 тонн вывезенных в 1970 году.

НОРВЕГИЯ

(a) Данные не включают сплав леса между Норвегией и Швецией (в 1969 году в Норвегию было ввезено 63 600 тонн и вывезено 139 900 тонн, в 1970 году ввезено 70 000 тонн и вывезено 67 000 тонн).
(b) Включая грузы, в отношении которых вид транспорта не указан.
(c) Грузы, ввозимые или вывозимые паромами, но погруженные в железнодорожные вагоны, считаются как ввезенные или вывезенные по железной дороге.
(d) Грузы, ввозимые или вывозимые паромами, но погруженные в грузовики, считаются как ввезенные или вывезенные по автомобильным дорогам.
(e) Грузы, ввозимые или вывозимые паромами, но погруженные в железнодорожные вагоны или грузовики, считаются как ввезенные или вывезенные морем.
(f) Включая железную руду, перевезенную из Швеции по Офотенской железной дороге для погрузки на суда в Нарвике (21 534 000 тонн погруженные в 1969 году и 19 902 100 тонн в 1970 году).

ФЕДЕРАТИВНАЯ РЕСПУБЛИКА ГЕРМАНИИ

(a) Включая 52 799 467 тонн сырой нефти ввезенной по трубопроводу.

ФИНЛЯНДИЯ

(a) Данные не включают сплав леса. Этот тоннаж составлял: по внутренним водным путям: 390 000 тонн ввезенных в 1969 году и 345 000 тонн - в 1970 году; морем: 49 000 тонн ввезенных и 138 000 тонн вывезенных в 1969 году и 185 000 тонн ввезенных в 1970 году.

ШВЕЙЦАРИЯ

(a) По специальной торговле веса даются нетто, а по транзиту - брутто.
(b) Включая 7 470 000 тонн ввезенных и вывезенных транзитом по трубопроводу в 1969 году и 7 319 000 тонн в 1970 году.
(c) Включая 5 111 000 тонн ввезенных по трубопроводу в 1969 году и 5 610 000 тонн в 1970 году.

ШВЕЦИЯ

(a) Включая грузы, в отношении которых вид транспорта не указан.
(b) Включая грузы, ввезенные или вывезенные паромом.

30. International goods transport by commodity categories

30. Transport international de marchandises par catégorie de marchandise

30. Международное грузовое движение по категориям грузов

Unit : 1000 t — Unité : 1000 t — Единица : 1000 т

	Goods entered the country	Marchandises entrées dans le pays	Грузы ввезенные в страну
0	All commodities including transit	Toutes marchandises y compris le transit	Все грузы, включая транзитные
01	All commodities excluding transit	Toutes marchandises, non compris le transit	Все грузы, за исключением транзитных
1	of which : Cereals	dont : Céréales	в том числе : Зерновые
2	Fresh fruit and vegetables	Fruits et légumes frais	Свежие фрукты и овощи
3	Other food products, beverages, tobacco	Autres produits alimentaires, boissons, tabacs	Прочие пищевые продукты, напитки, табак
4	Seeds, oil-nuts, oils, fats	Graines, noix oléagineuses, huiles, graisses	Масличные семена и орехи, растительные масла, жиры
5	Wood, cork	Bois, liège	Древесина, пробка
6	Fertilizers	Engrais	Удобрения
7	Crude materials other than ore	Minéraux bruts, autres que minerais	Минеральное сырье, за исключением руд
8	Iron ore, scrap iron	Minerai de fer, ferrailles	Железная руда, железный лом
9	Non-ferrous metal ore	Minerais de métaux non ferreux	Руды цветных металлов
10	Other crude materials	Autres matières brutes	Прочее сырье
11	Solid fuel	Combustibles solides	Твердое топливо
12	Petroleum and petroleum products, gas	Pétrole et produits pétroliers, gaz	Нефть и нефтяные продукты, газ
13	Tars from coal and natural gas	Goudrons dérivés du charbon et du gaz naturel	Смолы, полученные из угля и природного газа
14	Chemicals	Produits chimiques	Химические продукты
15	Lime, cement, other mineral articles	Chaux, ciments, autres articles minéraux	Известь, цемент, прочие минералы
16	Metals	Métaux	Металлы
17	Manufactured metal articles	Articles manufacturés en métal	Готовые изделия из металла
18	Machines, transport equipment	Machines, matériel de transport	Машины, транспортное оборудование
19	Miscellaneous manufactured articles	Articles manufacturés divers	Различные готовые изделия
20	Goods not elsewhere specified	Marchandises non désignées ailleurs	Грузы, не перечисленные в других категориях
	Goods left the country	**Marchandises sorties du pays**	**Грузы вывезенные из страны**
0	All commodities including transit	Toutes marchandises y compris le transit	Все грузы, включая транзитные
01	All commodities excluding transit	Toutes marchandises, non compris le transit	Все грузы, за исключением транзитных
1	of which : Cereals	dont : Céréales	в том числе : Зерновые
2	Fresh fruit and vegetables	Fruits et légumes frais	Свежие фрукты и овощи
3	Other food products, beverages, tobacco	Autres produits alimentaires, boissons, tabacs	Прочие пищевые продукты, напитки, табак
4	Seeds, oil-nuts, oils, fats	Graines, noix oléagineuses, huiles, graisses	Масличные семена и орехи, растительные масла, жиры
5	Wood, cork	Bois, liège	Древесина, пробка
6	Fertilizers	Engrais	Удобрения
7	Crude materials other than ore	Minéraux bruts, autres que minerais	Минеральное сырье, за исключением руд
8	Iron ore, scrap iron	Minerai de fer, ferrailles	Железная руда, железный лом
9	Non-ferrous metal ore	Minerais de métaux non ferreux	Руды цветных металлов
10	Other crude materials	Autres matières brutes	Прочее сырье
11	Solid fuel	Combustibles solides	Твердое топливо
12	Petroleum and petroleum products, gas	Pétrole et produits pétroliers, gaz	Нефть и нефтяные продукты, газ
13	Tars from coal and natural gas	Goudrons dérivés du charbon et du gaz naturel	Смолы, полученные из угля и природного газа
14	Chemicals	Produits chimiques	Химические продукты
15	Lime, cement, other mineral articles	Chaux, ciments, autres articles minéraux	Известь, цемент, прочие минералы
16	Metals	Métaux	Металлы
17	Manufactured metal articles	Articles manufacturés en métal	Готовые изделия из металла
18	Machines, transport equipment	Machines, matériel de transport	Машины, транспортное оборудование
19	Miscellaneous manufactured articles	Articles manufacturés divers	Различные готовые изделия
20	Goods not elsewhere specified	Marchandises non désignées ailleurs	Грузы, не перечисленные в других категориях

ANNEX I

DEFINITIONS

The Working Party on Transport Statistics of the Inland Transport Committee has agreed to the following definitions for the collection of statistical data included in this Bulletin (document TRANS/WP.6/54/Rev.4). Although governments have been requested to submit returns in accordance with the definitions, in some instances it may not have been possible to comply with this request. Where the secretariat is aware of departures from the definitions, such departures are indicated by means of footnotes in the relevant tables.

ALL MODES OF TRANSPORT

1. Network: A group of tracks or lines of communication. This term is defined below for each mode of transport.

2. Vehicle: Mobile equipment unit, including tractive or propelling equipment, intended for transporting persons or goods.

3. Vehicle traffic: The movement of vehicles on networks. When a vehicle is being carried on another vehicle, only the movement of the carrying vehicle is taken into consideration.

4. Transport: The carriage of persons or goods (including animals and vehicles carried on other vehicles) on networks as defined herein for each mode of transport, and not the movement of vehicles as such. It excludes the carriage of fuel and stores by the vehicle in which they are consumed. The weight of the goods is expressed in metric tons.

RAILWAYS

General

5. Scope of the railway statistics of the Inland Transport Committee of the Economic Commission for Europe: These statistics refer to (a) all main-line railway networks, irrespective of gauge, and, where possible, to (b) secondary railways which carry out transport operations for the public. They exclude, however, networks the operations of which are wholly or mainly within one urban area.

Networks

6. Railway network of a country: The networks of all the railway administrations in the country. The network of a particular railway administration consists of all railway lines operated by that administration. It does not include stretches of road or inland waterway, even should rolling stock be conveyed over such routes, e.g. by wagon-carrying trailers or ferries. Main-line networks are distinguished from secondary networks. The most important network in any country is the main-line network; all other networks are regarded as secondary.

7. Track: A pair of rails over which railway vehicles can run.

8. Running track: A track providing end-to-end line continuity and used for working regular trains between stations or places indicated in tariffs as independent points of departure or arrival for the conveyance of passengers or goods.

9. Line: One or more running tracks, each kilometre of line counting as one, however many tracks there may be.[1/] Where a section of network comprises two or more lines running alongside one another, there are as many lines as routes to which tracks are allotted exclusively.

10. Lines operated for passenger transport: Lines operated normally for passenger and goods transport and lines normally operated exclusively for passenger transport.

11. Lines operated for goods transport: Lines operated normally for passenger and goods transport and lines normally operated exclusively for goods transport.

12. Electrified tracks: Tracks provided with an overhead trolley wire or with a conductor rail to permit electric traction.

13. Electrified lines: Lines with one or more electrified main running tracks. Portions of line adjacent to stations that are electrified only to permit shunting and not electrified as far as the next station are to be counted as non-electrified lines.

1/ Secretariat note: The total length of line operated is the length operated for passenger or goods transport.

Vehicles

14. Railway vehicle: Mobile equipment running exclusively on rails, moving either under its own power (locomotive and rail motor vehicles) or hauled by another vehicle (carriages, vans and wagons).

15. Locomotive: Railway vehicle equipped with prime mover and motor or with motor only (electric locomotive) used for hauling railway vehicles.

(a) Steam locomotive: Locomotive, whether cylinder or turbine, in which the source of power is steam, irrespective of the type of fuel used.

(b) Electric locomotive: Locomotive with one or more electric motors, deriving current from overhead wires or conductor rails or from accumulators carried on the locomotive. A locomotive so equipped which has also an engine (diesel or other) to supply current to the electric motor when it cannot be obtained from an overhead wire or from a conductor rail is classed as an electric locomotive.

(c) Diesel locomotive: Locomotive the source of power of which is a diesel engine, irrespective of the type of transmission installed. However, diesel-electric locomotives equipped to derive power from an overhead wire or from a conductor rail are classed as electric locomotives.

(d) Special-system locomotive: Locomotive other than steam, electric or diesel, such as compressed air, gas or petrol locomotive.

16. Rail motor vehicle: Motor vehicle constructed for the conveyance of passengers or goods by rail. In motor vehicle statistics, every indivisible set is counted as a rail motor vehicle; in statistics of passenger vehicles and of goods vehicles, each body is counted as a unit. The definitions of the various categories of locomotive (electric, diesel, etc.) apply, mutatis mutandis, to rail motor vehicles.

17. Power of locomotives and rail-cars: Mechanical force developed by locomotives and rail motor vehicles, calculated in accordance with the formulae given in Annex I of document TRANS/WP.6/54/Rev.4.

18. Passenger vehicle: Railway vehicle, which may be a rail motor vehicle or a hauled vehicle (passenger carriage), intended for the conveyance of passengers, even if it comprises one or more compartments or spaces specially reserved for luggage, parcels, mail, etc. These vehicles include special vehicles such as sleeping-cars, saloons, dining-cars and ambulance cars. Each separate body of an indivisible set is counted as a passenger vehicle.

19. Carrying capacity of passenger vehicles: The number of seats or berths available in the vehicle when performing the service for which it is primarily intended; in case of doubt, the capacity is the highest number of seats or berths available. Where accommodation is provided specially for standing passengers, the number of standing places offered is included in the carrying capacity, but must be shown separately in the statistics.

20. Van: Railway vehicle, which may be a rail motor vehicle, forming part of a passenger or freight train and used by the train crew as well as, if need be, for the conveyance of luggage, parcels, bicycles, etc. Vehicles possessing one or more passenger compartments must not be counted as vans but as passenger-carrying vehicles. Mail vans, belonging to railway administrations, are included under vans when they do not possess a passenger compartment.

21. Wagon: Railway vehicle, which may be a rail motor vehicle, normally intended for the transport of goods.

(a) Covered wagon: Wagon characterized by its closed construction (solid sides all the way up and roof) and by the safety it provides for the goods conveyed in it (possibility of padlocking and sealing).

(b) High-sided wagon: Wagon with no roof and with rigid sides higher than 60 cm.

(c) Flat wagon: Wagon without roof or sides, or wagon without roof but with sides not higher than 60 cm, or swing-bolster wagon.

(d) Special wagons:

(i) Insulated wagon: Covered wagon of which the body is built with insulating walls, doors, floor and roof, by which heat exchanges between the inside and outside of the body can be so limited that the over-all heat transfer factor (K or U factor) is equal to or less than 0.6 kilocalories[2/] (1 kcal = 4 185 joules) per square metre of the geometric mean of the inside and outside surface areas per hour and per degree centigrade of air temperature difference between the inside and outside of the body when empty, the values of the K factor being those obtaining when the mean temperature of the walls of the body is +20°C (between +30°C and +35°C in the case of tank wagons for the conveyance of liquid foodstuffs).

2/ In the case of wagons already in service on 30 June 1962, or placed in service before 30 June 1964, this factor may be equal to or less than 0.8 kcal until 30 June 1968.

(ii) Refrigerated wagon: Insulated wagon which, using a source of cold (natural ice, with or without the addition of salt; dry ice, with or without evaporation control; eutectic plates, etc.) other than a mechanical or "absorption" unit, is capable, with a mean outside temperature of +25°C, of lowering the temperature inside the body, when empty, to and thereafter keeping it for not less than 12 hours at a maximum of +5°C with the aid of appropriate refrigerants and fittings. Refrigerated wagons must be provided with one or more compartments for the refrigerant which can be filled from the outside.

(iii) Mechanically refrigerated wagon: Insulated wagon, fitted with a refrigerating appliance (mechanical compressor, "absorption" unit, etc.) which is capable, with a mean outside temperature of +30°C, of lowering the temperature inside the body, when empty, to and thereafter maintaining steadily for not less than 12 hours any constant temperature level desired between +12°C and 0°C inclusive.

(iv) Heated wagon: Insulated wagon fitted with a heat-producing appliance which is capable of raising the temperature inside the body, when empty, to and thereafter maintaining it steadily at a practically constant value of not less than +12°C for not less than 12 hours when the average outside temperature of the body may fall to -10°C.

(v) Tank wagon: Wagon fitted with one or more tanks specially designed for the transport of liquids or gases in bulk.

(vi) Wagon specially built or equipped to facilitate, reduce or eliminate handling of goods: Silo wagons, tip wagons, hopper wagons, etc.

(vii) Wagon specially built or equipped for the transport of: containers, or road-rail or road trailers.

(viii) Other special wagons: All types of special wagon not mentioned above.

22. Carrying capacity of wagon: The carrying capacity of a wagon is the maximum authorized weight of goods it can carry.

23. Percentage of total park under or awaiting repair or maintenance: Percentage of vehicles temporarily withdrawn from service for maintenance or repair. Maintenance or repair comprises all operations necessary for keeping vehicles or putting them back in working order.

24. New units placed in service during the year: Newly-built vehicles made available for operating for the first time during the year.

25. Units scrapped during the year: Vehicles permanently withdrawn from service on the system during the year.

26. Vehicles to be included in the statistics of the Inland Transport Committee of the Economic Commission for Europe: The following vehicles must be included in the statistics of every railway administration:

(a) all railway vehicles of the system, i.e. those actually at its disposal, including:

(i) those under or awaiting repair, stabled or stored;

(ii) those temporarily away from the administration's network on "inter-system" working (locomotives, rail motor vehicles, passenger carriages and vans) or in the normal course of exchange between railway systems (under RIV or similar arrangements) in connexion with inter-system goods transport;

(b) railway vehicles "for private use", i.e. those which are neither owned by nor at the disposal of the system, but have their home station on, and are operated on, the administration's network.

27. Statistics of a railway system must exclude vehicles not at its disposal, for example:

(a) any temporarily on its network in the course of inter-system working (locomotives, rail motor vehicles, passenger carriages and vans) or in the normal course of exchange between railway systems (under RIV or similar arrangements) in connexion with inter-system goods transport; or

(b) any which, although owned by the system, are on hire to, or otherwise at the disposal of, other systems.

Staff

28. Staff: All employees paid directly by the railway administration. 3/

29. Total number of employees to be included in the statistics of the Inland Transport Committee of the Economic Commission for Europe: Staff employed, in whatever capacity, during the statistical period in operating the railway, but excluding staff employed by ancillary services such as road transport, shipping services, hotels and restaurants. 3/

3/ Secretariat note: The results of a study now being carried out by UIC on staff statistics might necessitate amendments to this definition, together with changes in the employees to be included in the statistics (paragraph 29).

Vehicle traffic

30. Train: One or more vehicles hauled by one or more locomotives or rail motor vehicles, or one separate rail motor vehicle running under a given number on distinct designation from an initial fixed point to a fixed terminal point.

31. Passenger train: Train for the carriage of passengers composed of one or more passenger vehicles and, possibly, vans.

32. Freight train: Train made up of one or more wagons and, possibly, vans moving either empty or under load.

33. Mixed train: Train composed of both passenger carriages and wagons and, possibly, vans. These trains should not be counted both as passenger and goods trains; apportionment of the kilometres run by such trains is made in accordance with the rules of the particular railway administration.

34. Service train: Train of passenger carriages running empty, work train, repair train, breakdown train, trial train, ballast train, gravel train, snowplough train, etc.

35. Passenger-train-kilometre or Freight-train-kilometre: Unit of measure representing the movement of a passenger or freight train over one kilometre. The distance taken is the length of line covered by the train on the railway administration's network. Shunting movements and journeys by train ferry are not included in train-kilometre statistics.

36. Train-kilometres to be included in the statistics of the Inland Transport Committee of the Economic Commission for Europe: Train-kilometres run by the various categories of train mentioned above, whether the vehicles are owned by the particular administration or by other systems.

37. Wagon loaded: Unit of measure representing one wagon loaded with goods and despatched. Wagons loaded at private sidings, or harbour stations connected with a network and thereafter handed over to that network are considered to be loaded on that network. Wagons loaded on a secondary network connected with a main network and thereafter handed over to the main network are considered to be loaded on the main network, though the following are not regarded as being loaded on a particular network:

(a) any wagon despatched with a load of goods transshipped from another wagon already loaded and despatched on the same network; or

(b) any wagon loaded during direct transshipment on rail of goods from a main network to another main network at a station with which both networks are connected (see the definition of direct transshipment on railways in paragraph 55).

38. Wagons loaded to be included in the statistics of the Inland Transport Committee of the Economic Commission for Europe: All wagons loaded on the network. As regards secondary networks, only wagons not handed over to a main network should be included.

39. Wagon entered loaded from abroad: Wagon entering loaded from a foreign network, in transit or for unloading in the country.

40. Wagons entered loaded to be included in the statistics of the Inland Transport Committee of the Economic Commission for Europe: All wagons entering the network loaded.

41. Wagon-day: Unit of measure representing the presence of a wagon on a network for one day.

42. Positive or negative balance of wagons exchanged with foreign railway systems: The difference during the statistical period between the number of wagon-days of wagons of the administration concerned on exchange on the lines of other networks and the number of wagon-days of wagons of other networks on exchange on the lines of the administration concerned, divided by the number of days in the period. This difference is positive if the first of these two figures is less than the second, and negative in the contrary case.

43. Wagon-kilometre: Unit of measure representing the movement of one wagon, loaded or empty, over a distance of one kilometre, the distance being that actually run, shunting and other similar movements being disregarded. All wagon journeys over the lines of the network are included, irrespective of the ownership of the wagons.

44. Empty wagon-kilometre: A wagon-kilometre run by a wagon without a load.

45. Percentage empty to total wagon-kilometres: Empty wagon-kilometres expressed as a percentage of total wagon-kilometres.

Transport

46. Railway transport: Transport (as defined in paragraph 4) over the network (as defined in paragraph 6).

47. Service transport: Transport which the railway administration performs in order to meet its internal requirements whether or not such transport produces revenue for book-keeping purposes.

48. Transport for third parties: Transport which the railway administration performs for third parties, i.e. all transport other than service transport, including:

(a) revenue-producing commercial transport (transport for hire or reward) and

(b) transport free of charge.

49. Passenger: Any person, excluding members of train crews, who makes a journey by railway vehicle on a given network.

50. Passenger-kilometre: Unit of measure representing the carriage of one passenger by rail over a distance of one kilometre.

51. Passenger transport data to be included in the statistics of the Inland Transport Committee of the Economic Commission for Europe: The figures must cover all passengers carried by rail over the network of the administration concerned. Only transport by rail should be included; where a series of operations is carried out by different modes of transport, the figures should refer solely to journeys by rail.

52. Every paying passenger must be counted; passengers carried free of charge must be omitted. It is essential that the data for passengers carried and passenger-kilometre data should be consistent with one another. Any passenger travelling successively over one or more secondary networks and a main-line network, or conversely, should be included only in the statistics of the main-line network. Any passenger using several secondary networks in turn should be counted only once.

53. The distance to be taken into account is that over which the passenger actually travelled.

54. Goods carried: Goods which have been moved by rail on the network of the administration concerned. The total quantity of goods carried on a network consists of the quantity loaded and of the quantity entered loaded (see paragraph 57).

55. Direct transshipment on railways: Transshipment of goods from one rail vehicle to another where the distance between the vehicles is not such as to call for intermediary transport outside the station precincts.

56. Goods loaded: Goods placed on a rail vehicle and despatched by rail. Goods loaded at private sidings, or harbour stations connected with a network and thereafter handed over to that network are considered to be loaded on that network. Goods loaded on a secondary network physically connected to a main-line network and subsequently handed over to a main-line network are to be regarded as having been loaded on the main-line network. Not so, however, are goods which:

(a) once loaded on a particular network, are transshipped from one rail vehicle to another on the same network; or

(b) on being handed over from one network to another, are directly transshipped on railways at a station adjoining another system (see definition of direct transshipment on railways in paragraph 55 above).

57. Goods entered loaded: Goods loaded on a foreign network and having entered the network concerned by rail in transit or for unloading in the country; goods transshipped directly on railways on entering the network are also regarded as having entered loaded.

58. Net ton-kilometre: Unit of measure for goods carried representing the carriage of one ton of goods by rail over a distance of one kilometre.

59. Average haul per ton: Average distance each ton of goods has been carried on the administration's network.

60. Average wagon load: Average weight of goods per wagon loaded or wagon entered loaded.

61. Goods transport data to be included in the statistics of the Inland Transport Committee of the Economic Commission for Europe: The statistics should include all rail transport[4/] performed on the network of the system concerned. Only rail-borne transport should be included; where transport is carried out successively by different modes of transport, the statistics must relate solely to the rail portion of the haul.

62. The weight to be taken into consideration is the weight charged for in respect of revenue producing commercial transport, and the gross weight of the goods in respect of service transport and of free of charge transport for third parties.

63. The distance to be taken into consideration is,

(a) in the case of revenue producing commercial transport of goods: the distance charged for, with deduction of artificial surcharges for distance;

(b) in the case of service transport and of transport free of charge for third parties: the actual operating distance.

ROADS

Networks, Including Road Expenditure

64. Network: The road network of a country is made up of all that country's roads which are open to public traffic, including toll-roads.

65. Road: Line of communication for the use of four-wheeled and other road motor vehicles running on their own wheels.

4/ Secretariat note: Both transport for third parties and service transport should therefore be included.

66. Carriageway: Part of the road intended for the movement of road motor vehicles; the parts of the road which form a shoulder for the lower or upper layers of the road surface are not part of the roadway, nor are those parts of the road intended for the circulation of road vehicles which are not self-propelled or for the parking of vehicles even if, in case of danger, they may occasionally be used for the passage of motor vehicles. The width of a carriageway is measured perpendicularly to the axis of the road.

67. Urban road: A road within the boundaries of a built-up area with a population of 5 000 or more.

68. Main road: Road intended primarily for long-distance traffic or connecting principal centres of population.

69. Motorway: Road which meets all the following requirements:

(a) it has no level intersections with other roads or tracks;
(b) direct access to it from properties alongside it is prohibited;
(c) no traffic other than motor traffic is permitted on it.

70. Roads to be included in the statistics of the Inland Transport Committee of the Economic Commission for Europe: All urban and non-urban roads open to public traffic. In determining the length of roads, it is desirable that one and the same road surface should not be counted twice; and it is recommended therefore that, where possible, the method referred to in Annex 2 of document TRANS/WP.6/54/Rev.4 should be used, especially as regards urban roads. A note should appear in the statistical return saying whether or not statistics of urban and non-urban roads include double counting in respect of intersections.

Vehicles

71. Road vehicle: A vehicle running on wheels and intended for use on public roads.

72. Mechanically propelled road vehicle: Road vehicle, whether connected or not to electric conductors, fitted with an engine whence it derives its sole means of propulsion. These vehicles include trolleybuses and tramcars.

73. Road motor vehicle: Mechanically propelled road vehicle (including tractors) normally used for the carriage of persons or goods, other than vehicles running on rails or connected to electric conductors. Cycles with auxiliary engines, as defined in paragraph 79, are not included among road motor vehicles.

74. Passenger road vehicle: [5] A road vehicle designed, exclusively or primarily, to carry one or more persons.

75. Passenger road motor vehicle: [5] A road motor vehicle designed, exclusively or primarily, to carry one or more persons.

76. Goods road vehicle: [5] Road vehicle designed, exclusively or primarily, to carry goods.

77. Goods road motor vehicle: [5] Road motor vehicle designed, exclusively or primarily, to carry goods.

78. Cycle: Two-wheeled or three-wheeled road vehicle, fitted with pedals and using human energy as its sole means of propulsion.

79. Cycle with auxiliary engine: Two-wheeled or three-wheeled road vehicle possessing all the normal characteristics of a cycle in respect of structure and performance and fitted with an engine, the cubic capacity of which does not exceed 50 cubic centimetres.

80. Motor cycle: Two-wheeled road motor vehicle with or without a sidecar, not falling under the definition of a cycle with an auxiliary engine, and also a motor-driven wheelchair and a three-wheeled motor vehicle for the transport of passengers with an unladen weight not exceeding 400 kg. [6]

81. Private car: Road motor vehicle, other than a motor cycle, intended for the transport of passengers and seating not more than nine persons (including the driver). The term "private car" therefore covers taxis and hired vehicles, provided that they have fewer than ten seats.

82. Motor coach or bus: Passenger road motor vehicle, seating more than nine persons (including the driver).

83. Number of seats in motor coaches or buses: Number of seats or berths, including the driver's, available in the vehicle when it is performing the service for which it is primarily intended; in case of doubt, the capacity is the highest number of seats or berths available.

84. Total transport capacity of motor coaches and buses: Number of seats and special standing-room places provided for passengers. [7] The number of standing-room places should be indicated separately in the statistics.

85. Tractor: Road motor vehicle designed, exclusively or primarily, to haul other road vehicles.

5/ Vehicles designed for the transport of both passengers and goods should be classified either among the passenger road vehicles or among the goods road vehicles, depending on their primary purpose, as determined either by their technical characteristics or by their category for tax purposes.

6/ Provisional definition pending the revision of Annex 9 to the 1949 (Geneva) Convention on Road Traffic.

7/ This definition is of practical importance only for urban transport statistics.

86. Trailer: Road vehicle designed to be drawn by a road motor vehicle. Trailers intended for coupling to agricultural tractors are not included.

87. Semi-trailer: Trailer which has no front axle and which is coupled to the hauling vehicle in such a manner that part of the trailer rests on the tractor and that a substantial part of its weight and of the load that it may contain is borne by the tractor.

88. Articulated vehicle: A unit made up of a road motor vehicle and of a semi-trailer.

89. Combination of vehicles: A unit intended for the transport of goods, made up of a road motor vehicle and of one or more trailers (other than semi-trailers).

90. Load capacity: Maximum weight of goods declared permissible by the competent authority of the country of registration of the vehicle.

91. Permissible maximum weight: Total of the weight of the vehicle when stationary and ready for the road (including the weight of the driver and of all other persons carried at the same time) and of the weight of the load declared permissible by the competent authority of the country of registration of the vehicle.

92. Goods road vehicles operated for hire or reward: Goods road vehicles operated, exclusively or primarily, in respect of transport for hire or reward (see definition of transport for hire or reward, paragraph 103 below).

93. Goods road vehicles operated on own account: Goods road vehicles operated, exclusively or primarily, in respect of transport on own account (see definition of transport on own account, paragraph 104 below).

94. Road vehicles to be included in the statistics of the Inland Transport Committee of the Economic Commission for Europe: The statistics supplied should cover all the road vehicles listed in the relevant tables of the questionnaire (including those under or awaiting repair) and registered in the country and licensed to use roads open to public traffic, but excluding military vehicles.

95. The number of vehicles to be shown in the statistics is that at a given date during the statistical period, the date being chosen so as to represent, if possible, the maximum number during that period.

Vehicle traffic

96. Vehicle-kilometre: Unit of measure representing the journey of a road vehicle, loaded or empty, over one kilometre of road, the distance being the actual length of road covered. Articulated vehicles and transport units made up of a tractor and a trailer are counted as one vehicle. In all other cases, trailers are counted as separate vehicles.

97. Foreign vehicle: A vehicle bearing foreign registration plates.

98. Vehicle-kilometres to be included in the statistics of the Inland Transport Committee of the Economic Commission for Europe:

(a) Internal traffic: The statistics should reflect the number of vehicle-kilometres performed on the territory of the country, regardless of the country of registration of the vehicles.

(b) International traffic: The statistics should reflect the number of vehicle-kilometres performed in the course of international journeys, including frontalier traffic, on the territory of the country by

(i) foreign vehicles,

(ii) vehicles of the country.

99. Entry of a road vehicle: A road vehicle which entered the country, by road, loaded or empty. However, any road vehicle entering the country by another means of transport, the use of which for short journeys is dictated by geographical or climatic conditions, is considered to have entered by road.

100. Exit of a road vehicle: A road vehicle which left the country by road, loaded or empty. However, any road vehicle leaving the country by another means of transport, the use of which for short journeys is dictated by geographical or climatic conditions, is considered to have left by road.

101. Transit of a goods road vehicle: A road vehicle which entered the country by road, loaded or empty, and which left it by road, loaded or empty, at a place different from the point of entry, provided that there has been no unloading or no loading in the country.

102. Entries, exits and transits of road vehicles to be included in the statistics of the Inland Transport Committee of the Economic Commission for Europe: The statistics should reflect the movements of foreign vehicles by road, including vehicles moving in frontalier traffic, across the frontiers of the country. In the case of buses, motor coaches and goods road vehicles, they should also reflect such movement of the vehicles of the country. Articulated vehicles and transport units made up of a tractor and a trailer are counted as one vehicle. In all other cases, trailers are counted as separate vehicles.

103. Transport for hire or reward: Transport for remuneration, of persons or goods, on behalf of third parties.

104. Transport on own account: A transport operation performed by a person (physical or corporate)

(a) (i) either in his own vehicle(s); (ii) or in vehicle(s) placed exclusively at his disposal for internal transport, in compliance with conditions laid down in national laws and regulations when they authorize such placing of vehicles at disposal; or, for international transport, in compliance with conditions laid down in international agreements;

(b) for his own needs[8/] and for the transport (i) of himself, his family, friends or employees, or (ii) of goods belonging to him, or (iii) of goods he does not own, but which he has bought, sold, borrowed or lent, loaned or hired, produced or processed, or repaired, always provided that transport constitutes only an ancillary operation.

Passenger transport

105. Passenger: A person is deemed to be a passenger every time that this person makes a journey on the network of the country in a road vehicle. Service staff assigned to buses, motor coaches, trolleybuses, tramcars and goods road vehicles are not counted as passengers.

106. Passenger-kilometre: Unit of measure of the carriage of a passenger by road over a distance of one kilometre.

107. Data on passenger transport to be included in the statistics of the Inland Transport Committee of the Economic Commission for Europe: The statistics should refer to all passengers carried on the network of the country by the vehicles of the country and by foreign vehicles.[9/] The distance on which passenger-kilometres should be based is the actual distance travelled by the passenger.

Goods transport

108. Goods loaded: Goods placed on a road vehicle and despatched by road. When a journey is interrupted by a breakdown of the vehicle or for a similar cause and goods are transshipped from one road vehicle to another, this operation is not regarded as loading.

109. Goods having entered the country by road other than in transit by road throughout: Goods which, having been loaded on a road vehicle in another country, entered the country by road and were unloaded there (or transshipped to another means of transport). However, goods carried by a vehicle entering the country by another means of transport, the use of which for short journeys is dictated by geographical or climatic conditions, are considered as having entered by road.

110. Goods having left the country by road other than in transit by road throughout: Goods which having been loaded (or transshipped from another means of transport) on a road vehicle in the country, left the country by road. However, goods carried by a vehicle leaving the country by another means of transport, the use of which for short journeys is dictated by geographical or climatic conditions, are considered as having left by road.

111. Goods in transit by road throughout: Goods which entered the country by road and left the country by road,[10/] at a point different from the point of entry, after having been carried across the country solely by road. The considerations relating to short journeys by another means of transport, which were referred to in connexion with "goods having entered the country by road" and "goods having left the country by road" apply to goods in transit by road throughout.

112. Goods carried: Goods moved by road on the network of the country concerned. The total quantity of goods carried in a country is made up of the quantity of goods loaded in the country, the quantity of goods having entered the country by road and the quantity of goods in transit by road throughout.

113. Net ton-kilometre: Unit of measure of goods transport which represents the carriage of one ton by road over a distance of one kilometre.

114. Goods transport data to be included in the statistics of the Inland Transport Committee of the Economic Commission for Europe: The statistics should include all road transport performed on the network of the country by the vehicles of the country and by foreign vehicles.

8/ "His own needs" includes the commercial and industrial needs of the undertakings concerned.

9/ In the case of traffic for hire or reward, the exclusion of passengers travelling free of charge (e.g. small children) may be unavoidable. Moreover, such exclusion might be desirable from the point of view of comparability with railway statistics.

10/ Goods need not necessarily be carried in the same road vehicle throughout.

115. The weight to be taken into consideration is the gross weight of goods, including that of equipment such as containers and pallets containing goods, in respect of transport on own account, and the weight charged for, in respect of transport for hire or reward.

116. The distance to be taken into consideration is the actual distance covered in respect of transport on own account, and the distance charged for - or failing that, the actual distance covered - in respect of transport for hire or reward.

INLAND WATERWAYS

Networks

117. The network of inland waterways of a country is made up of all the inland waterways of that country which are open to public navigation (vehicle traffic) for the carriage of goods.

118. Navigable inland waterway: A stretch of water, not part of the sea, over which craft of a carrying capacity of not less than 50 tons can navigate when normally loaded. This term covers both navigable rivers and lakes (natural watercourses, whether or not they have been improved for navigation purposes) and navigable canals (waterways constructed primarily for the purpose of navigation). The length of lakes is counted as that between the most distant points between which transport is performed.

119. Waterways regularly used for transport: Waterways over which a minimum amount of transport is performed each year; this amount, expressed as ton-kilometres per kilometre of waterway, is determined by each government in the light of conditions prevailing on its waterway network.

120. Inland waterways to be included in the statistics of the Inland Transport Committee of the Economic Commission for Europe: The entire network of the country.

Vehicles

121. Inland water transport (IWT) craft: Craft having a minimum carrying capacity of 20 tons, designed for the carriage of goods by inland waterway.

122. Dumb barge: IWT craft not having its own means of mechanical propulsion. Barges with only an auxiliary engine should be regarded as dumb barges.

123. Dumb tanker: IWT craft, intended for the bulk transport of liquids or gases, not having its own means of mechanical propulsion. Tankers with only an auxiliary engine should be regarded as dumb tankers. Tankers for the transport in bulk of powdered products such as cement, flour, plaster, etc., are to be excluded and counted with craft for the transport of dry cargo.

124. Self-propelled barge: IWT craft having its own means of mechanical propulsion. Barges with only an auxiliary engine should be regarded as dumb barges.

125. Self-propelled tanker: IWT craft intended for the bulk transport of liquids or gases, having its own means of mechanical propulsion. Tankers with only an auxiliary engine should be regarded as dumb tankers. Tankers for the transport in bulk of powdered products such as cement, flour, plaster, etc. are to be excluded and counted with craft for the transport of dry cargo.

126. Tug: Powered craft developing not less than 50hp, designed for the towing of barges, tankers or rafts, but not for the carriage of goods. Tugs equipped for pushing are counted as tugs.

127. Pusher craft: Powered craft developing not less than 50hp, designed specially for the pushing of craft.

128. Pushed barge: Dumb barge designed specially for being pushed.

129. Pushed tanker: Dumb tanker designed specially for being pushed.

130. Carrying capacity (also referred to as "deadweight capacity"): Maximum permissible weight of goods, expressed in tons, which an IWT craft may carry according to the ship's documents.

131. Power (hp): Mechanical force developed by the motive power installation in craft. This power (the unit of which is 75 kilogramme-metres per second) should be measured in effective horsepower (power transmitted to the propeller).

132. Data on craft to be included in the statistics of the Inland Transport Committee of the Economic Commission for Europe: The statistics should cover all craft, excluding harbour craft, seaport lighters and seaport tugs, craft able to navigate on rivers but which are authorized to navigate on the sea (coasters), listed in the questionnaire, including those under or awaiting repair, which are registered in the country or, if there is no registration of craft in the country, which are owned by persons (natural or legal) resident in the country. Figures in respect of craft in service should reflect the situation at the end of the year; those in respect of craft put into service during the year should refer to all craft placed in service in the country for the first time new or used.

Transport

133. Goods loaded: Goods placed in an IWT craft and despatched by inland waterway. Transshipment from an IWT craft to another craft does not constitute loading, nor does transshipment as a result of a breakdown or of lightening in the case of low water.

134. Goods unloaded: Goods removed from an IWT craft after transport by inland waterway. Transshipment from an IWT craft to another craft does not constitute unloading, nor does transshipment as a result of a breakdown or of lightening in the case of low water.

135. Goods having laft the country by IWT (other than in transit by IWT throughout): Goods which, having been loaded on an IWT craft in the country, left the country by IWT.

136. Goods having entered the country by IWT (other than in transit by IWT throughout): Goods which, having been loaded on an IWT craft in another country, entered the country by IWT and were unloaded there.

137. Goods in transit by IWT throughout: Goods which entered the country on an IWT craft and also left it on an IWT craft, at a point different from the point of entry, after being carried across the country solely by IWT.

138. Goods carried: Goods which have been moved by an IWT craft on the network of the country concerned. The total quantity of goods carried in a country is made up of the quantity of goods loaded, the quantity of goods having entered the country by IWT and the quantity of goods in transit by IWT throughout.

139. Net ton-kilometre: Unit of measure of goods transport which represents the carriage of one ton by IWT over a distance of one kilometre.

140. Goods transport data to be included in the statistics of the Inland Transport Committee of the Economic Commission for Europe: The statistics should include all IWT transport performed on the network of the country concerned. 11/

141. The weight to be taken into consideration is the gross weight of goods, including that of equipment, such as containers and pallets, containing goods.

142. The distance to be taken into consideration is the actual distance covered.

COMBINED TRANSPORT

Equipment

143. Container: An article of transport equipment (lift-van, movable tank or other similar structure);

(a) of a permanent character and accordingly strong enough to be suitable for repeated use;

(b) specially designed to facilitate the carriage of goods, by one or more modes of transport, without intermediate reloading;

(c) fitted with devices permitting its ready handling, particularly its transfer from one mode of transport to another;

(d) so designed as to be easy to fill and empty; and

(e) having an internal volume of one cubic metre or more. The term "container" includes neither vehicles nor conventional packing.

143a. Large container: A container, the capacity of which exceeds 3 cubic metres and with an external length, including any permanent attachment, of 6 m (20 feet) or more.

144. Medium container: A container, the capacity of which exceeds 3 cubic metres and with an external length, including any permanent attachment, of less than 6 m (20 feet).

145. Small container: A container, the capacity of which is at least one cubic metre but not more than 3 cubic metres.

146. Container fitted for special conveyance ("à porteur aménagé"): Large containers fitted with fixed wheels and which need, when being carried by rail, wagons fitted with special securing devices.

147. Container for private use: Container which does not belong to a transport undertaking for hire or reward.

148. Wagon-carrying trailer: Unit designed for the movement of wagons by road, otherwise than on rails.

149. Road-rail trailer: Road trailer designed for the conveyance of goods and specially constructed or fitted to travel loaded on wagons.

150. Data on combined transport equipment to be included in the statistics of the Inland Transport Committee of the Economic Commission for Europe: The statistics should comprise all equipment (including equipment under or awaiting repair) owned or approved by the railway systems of the country.

11/ Secretariat note: The statistics of goods transport in any given country should relate not only to the tonnage carried under the national flag but to the total tonnage, irrespective of the flag under which carried. For the purpose of classification of waterways by economic importance, transport by raft should be included.

151. Number of containers forwarded: The number of containers loaded and despatched.

152. Number of operations performed with wagon-carrying trailers: Number of journeys by wagon-carrying trailers conveying wagons loaded with goods.

153. Combined transport data to be included in the statistics of the Inland Transport Committee of the Economic Commission for Europe: The statistics should include all operations carried out on the territory of the country and comprising at least a section of rail transport, with the equipment owned or approved by the railway systems of the country. The weight to be taken into consideration is the weight charged for in respect of transport for hire or reward and the gross weight of goods in all other cases; the distance to be taken into consideration is the distance charged for in respect of transport for hire or reward and the actual distance covered in all other cases.

* * *

SEA PORTS

Goods loaded and unloaded at sea ports: The figures for goods loaded and unloaded should represent the weight of goods (including packing) in external trade loaded onto and unloaded from sea-going vessels of all flags at the ports of the country in question. The goods should exclude: bunkers, ships' stores, ballast, and transshipment (goods transshipped from an importing vessel to an exporting vessel). Goods unloaded into or loaded from bonded warehouse should be included.

OIL PIPELINES

Statistics on the network of, and transport by, oil pipelines refer to pipelines located on the territory of the reporting country. Excluded are pipelines of less than 50 km in length and all pipelines used for military purposes. International pipelines with a total length of 50 km or more should be included, even if part thereof, falling within one country, is less than 50 km.

ANNEXE I

DÉFINITIONS

Le Groupe de travail des statistiques des transports du Comité des transports intérieurs a décidé que les définitions suivantes seraient utilisées pour les statistiques à réunir en vue de leur insertion dans le présent Bulletin (document TRANS/WP 6/54/Rev.4). Quoique les gouvernements aient été priés de présenter leurs communications selon ces définitions, il ne leur a pas toujours été possible de satisfaire à cette demande. Lorsque le secrétariat juge que les définitions ne sont pas respectées, les différences sont indiquées par des notes en bas des divers tableaux.

TOUS MODES DE TRANSPORT

1. Réseau : Ensemble de lignes ou de voies de communication. Ce terme est défini ci-après pour chaque mode de transport.

2. Véhicule : Unité de matériel mobile, y compris les engins de traction ou de poussage, destinée au transport de personnes ou de marchandises.

3. Circulation : Mouvement des véhicules sur les réseaux. Lorsqu'un véhicule est transporté chargé sur un autre véhicule, il n'est tenu compte que du mouvement du véhicule porteur.

4. Transport : Mouvement de personnes ou de marchandises (y compris les animaux et les véhicules chargés sur un autre véhicule) transportées sur les réseaux tels qu'ils sont définis ici pour chaque mode de transport, et non le mouvement des véhicules. En est exclu le transport des carburants, des combustibles et des provisions par le véhicule où ils sont consommés. Le poids des marchandises est exprimé en tonnes métriques.

CHEMINS DE FER

Généralités

5. Champ d'application des statistiques ferroviaires du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe : Ces statistiques concernent a) tous les réseaux de chemins de fer principaux, quel que soit l'écartement des voies et, si possible, b) les réseaux secondaires qui effectuent des transports pour le public. En sont exclus, par contre, les réseaux qui desservent entièrement ou principalement une seule agglomération urbaine.

Réseaux

6. Réseaux de chemins de fer : Réseaux de toutes les administrations de chemins de fer d'un pays. Le réseau d'une administration ferroviaire se compose de toutes les lignes à voies ferrées gérées par cette administration. N'y entrent pas les trajets par route ou voie d'eau, quand bien même les véhicules ferroviaires y seraient transportés, par exemple lors du transport de wagons sur remorques ou par ferry-boat. On distingue les réseaux principaux et les réseaux secondaires. Le réseau le plus important de chaque pays est le réseau principal; tous les autres réseaux sont considérés comme réseaux secondaires.

7. Voie : Deux rails sur lesquels peuvent circuler des véhicules ferroviaires.

8. Voies principales : Voies assurant la continuité des lignes de bout en bout et destinées à la circulation des trains entre stations ou lieux désignés dans les tarifs comme points indépendants de départ ou d'arrivée pour le transport des voyageurs ou des marchandises.

9. Ligne : Une ou plusieurs voies principales, chaque kilomètre de ligne comptant pour un kilomètre, quel que soit le nombre de voies[1/] Lorsqu'un tronçon du réseau comprend deux ou plusieurs lignes parallèles, on compte autant de lignes qu'il y a d'itinéraires auxquels sont effectées exclusivement des voies.

10. Lignes exploitées pour le transport de voyageurs : Lignes normalement exploitées pour le transport de voyageurs et de marchandises et lignes normalement exploitées pour le seul transport de voyageurs.

11. Lignes exploitées pour le transport de marchandises : Lignes normalement exploitées pour le transport de voyageurs et de marchandises, et lignes normalement exploitées pour le seul transport de marchandises.

12. Voies électrifiées : Voies pourvues d'un fil de contact aérien ou d'un rail conducteur pour permettre la traction électrique.

1/ Note du secrétariat : La longueur totale des lignes exploitées est celle des lignes exploitées pour le transport de voyageurs ou de marchandises.

13. Lignes électrifiées : Lignes comportant une ou plusieurs voies principales électrifiées. Les sections de lignes, aux abords des gares, qui sont électrifiées seulement pour permettre des manoeuvres et dont l'électrification ne se continue pas jusqu'à la gare suivante, doivent être comptées dans les lignes non électrifiées.

Véhicules

14. Véhicules ferroviaires : Matériel mobile roulant exclusivement sur rails; on distingue les véhicules moteurs (locomotives et automotrices) et les véhicules remorqués (voitures, fourgons et wagons).

15. Locomotive : Véhicule ferroviaire, soit à force motrice et à moteur, soit à moteur seul (locomotive électrique), destiné à remorquer des véhicules ferroviaires.

a) Locomotive à vapeur : Locomotive à cylindre ou à turbines employant comme force motrice la vapeur, quel que soit le combustible utilisé.

b) Locomotive électrique : Locomotive pourvue d'un ou plusieurs moteurs électriques actionnés par de l'énergie électrique transmise par fil ou par rail, ou provenant d'accumulateurs portés. Les locomotives ainsi équipées qui seraient également pourvues d'une génératrice (Diesel ou autre) fournissant du courant au moteur électrique quand celui-ci ne peut s'alimenter à un fil ou à un rail sont classées comme des locomotives électriques.

c) Locomotive Diesel : Locomotive actionnée par un moteur Diesel, quel que soit le type de transmission. Toutefois, les locomotives ainsi actionnées qui seraient également équipées pour être actionnées par l'énergie électrique transmise par fil ou par rail sont classées parmi les locomotives électriques.

d) Locomotive à système spécial : Locomotive autre qu'à vapeur, électrique ou Diesel, par exemple locomotive fonctionnant à l'air comprimé, au gaz ou à l'essence.

16. Automotrice : Véhicule moteur aménagé pour le transport sur rail de voyageurs ou de marchandises. Dans les statistiques des véhicules moteurs, chaque rame indéformable est comptée comme une automotrice; dans les statistiques de matériel servant au transport de voyageurs et de matériel servant au transport de marchandises, chaque caisse est comptée comme une unité. Les définitions des diverses catégories de locomotives (électriques, Diesel, etc.) s'appliquent, mutatis mutandis, aux automotrices.

17. Puissance des locomotives et automotrices : Puissance mécanique développée par les locomotives et automotrices, calculée selon les formules indiquées à l'annexe 1 du document TRANS/WP 6/54/Rev. 4.

18. Véhicule à voyageurs : Véhicule ferroviaire destiné au transport de voyageurs, qui peut être une automotrice ou un véhicule remorqué (voiture à voyageurs), même s'il est réservé un ou plusieurs compartiments ou emplacements spéciaux pour les bagages, les colis, la poste, etc. Sont compris dans ces véhicules les véhicules spéciaux tels que wagons-lits, wagons-salons, wagons-restaurants et wagons sanitaires. Chaque élément d'une rame indéformable est compté comme véhicule à voyageurs.

19. Capacité de transport des véhicules à voyageurs : Nombre des places assises ou couchées du véhicule, lorsqu'il assure le service auquel il est essentiellement destiné; en cas de doute, la capacité se mesure par le plus grand nombre disponible de places assises ou couchées. Lorsque des places sont prévues pour des voyageurs debout, le nombre des places debout offertes est compté dans la capacité de transport; il doit toutefois être indiqué séparément dans les statistiques.

20. Fourgon : Véhicule ferroviaire, qui peut être une automotrice, entrant dans la composition des trains de voyageurs ou de marchandises, et qui est utilisé par le personnel d'accompagnement et pour le transport éventuel de bagages, de colis, de bicyclettes, etc. Les véhicules qui comportent un ou plusieurs compartiments pour les voyageurs ne doivent pas être comptés comme fourgons, mais comme voitures. Sont compris dans les fourgons les wagons-poste appartenant aux chemins de fer s'ils n'ont pas de compartiment pour les voyageurs.

21. Wagon : Véhicule ferroviaire qui peut être une automotrice, destiné normalement au seul transport des marchandises.

a) Wagon couvert : Wagons caractérisé par l'étanchéité de sa construction (parois sur toute la hauteur et toit) et par la sécurité du transport (possibilité de fermer le wagon au cadenas et de le plomber).

b) Wagon à hauts bords : Wagon, non muni de toit, à hausses fixes de plus de 60 cm.

c) Wagon plat : Wagon dépourvu de toit et de bords latéraux; wagon dépourvu de toit, avec des hausses de 60 cm au maximum; wagon à traverses pivotantes.

d) Wagons spéciaux :

i) Wagon isotherme : Wagon couvert dont la caisse est construite avec des parois isolantes, y compris les portes, le plancher et la toiture, permettant de limiter les échanges de chaleur entre l'intérieur et l'extérieur de la caisse. Le coefficient de transmission thermique (facteur K ou U) doit rester inférieur ou égal à 0,6 kilocalorie[2/] (1 kcal = 4 185 joules) par m^2 de la moyenne géométrique entre les surfaces intérieures et extérieures, par heure et par degré centigrade d'écart entre la température de l'air à l'intérieur de la caisse vide et celle de l'air à l'extérieur de la caisse. Les valeurs du coefficient K sont valables pour les mesures effectuées lorsque la température moyenne des parois de la caisse est de +20 °C (entre +30 °C et +35 °C dans le cas de wagons-citernes destinés aux transports de liquides alimentaires).

2/ Dans le cas des wagons déjà en service au 30 juin 1962, ou mis en service avant le 30 juin 1964, ce facteur peut être égal ou inférieur à 0,8 kcal jusqu'au 30 juin 1968.

ii) Wagon réfrigérant : Wagon isotherme qui, à l'aide d'une source de froid (glace hydrique, avec ou sans addition de sel; glace carbonique, avec ou sans réglage de sublimation, plaques eutectiques, etc.) autre qu'un équipement mécanique ou à absorption, permet, par des températures extérieures moyennes de +25 °C, d'abaisser la température à l'intérieur de la caisse vide et de l'y maintenir ensuite au moins pendant 12 heures à +5 °C au plus ne utilisant des agents frigorigènes et des aménagements appropriés. Les wagons réfrigérants sont pourvus d'un ou plusieurs compartiments réservés à l'agent frigorigène; ces compartiments doivent pouvoir être chargés de l'extérieur du wagon.

iii) Wagon frigorifique : Wagon isotherme qui, à l'aide d'un dispositif de production de froid (groupe mécanique à compression, machine à absorption, etc.) permet, par une température extérieure moyenne de +30° °C, d'abaisser la température à l'intérieur de la caisse vide et d'y maintenir ensuite, de manière permanente pendant 12 heures au moins une température voulue comprise entre +12 °C et 0 °C.

iv) Wagon calorifique : Wagon isotherme muni d'un dispositif de production de chaleur qui permet d'élever la température à l'intérieur de la caisse vide et de la maintenir ensuite de manière permanente pendant 12 heures au moins, à une valeur pratiquement constante et non inférieure à +12 °C, la température extérieure de la caisse pouvant atteindre -10 °C.

v) Wagon réservoir : Wagon pourvu d'un ou plusieurs réservoirs spécialement conçus pour le transport en vrac des liquides ou de gaz.

vi) Wagon spécialement construit ou aménagé pour faciliter, réduire ou éviter la manutention des marchandises : wagons-silos, wagons basculateurs, wagons à trémies, etc.

vii) Wagon spécialement construit ou aménagé pour le transport :
de containers;
de remorques rail-route ou de remorques routières.

viii) Autres wagons spéciaux : Tous les types de wagons spéciaux non mentionnés ci-dessus.

22. Capacité de charge des wagons : La capacité de charge d'un wagon est le poids maximal de marchandises autorisé qu'il peut porter.

23. Pourcentage du parc total en réparation ou en cours d'entretien ou en attente de réparation ou d'entretien : Pourcentage représenté par les véhicules temporairement hors service pour entretien ou réparation. Par entretien et réparation, on entend l'ensemble des opérations destinées à maintenir ou à remettre les véhicules en état d'utilisation.

24. Unités nouvelles mises en service pendant l'année : Véhicules ferroviaires nouvellement construits et mis en service pour la première fois pendant l'année.

25. Unités mises à la réforme pendant l'année : Véhicules définitivement retirés du service sur le réseau pendant l'année.

26. Véhicules ferroviaires à compter dans les statistiques du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe : Les véhicules indiqués ci-après doivent être compris dans les statistiques de chaque administration de chemins de fer :

a) tous les véhicules ferroviaires de l'administration de chemins de fer c'est-à-dire ceux qui sont effectivement à sa disposition, y compris :

i) ceux en réparation ou en attente de réparation, ceux garés et ceux en réserve;

ii) ceux qui se trouvent temporairement hors du réseau de l'administration en régime normal d'interpénétration (locomotives, automotrices, voitures à voyageurs et fourgons) ou en régime normal d'échange (RIV ou analogue) dans le cadre de transports de marchandises entre réseaux; et

b) les véhicules ferroviaires "à usage privé", c'est-à-dire ceux qui n'appartiennent pas à l'administration de chemins de fer et ne sont pas à sa disposition, mais ont leur point d'attache sur le réseau de l'administration et sont exploités sur ce réseau.

27. Doivent être exclus des statistiques de chaque administration de chemins de fer les véhicules qui ne sont pas à la disposition de l'administration, par exemple :

a) ceux qui se trouvent temporairement sur son réseau en régime d'interpénétration (locomotives, automotrices, voitures à voyageurs et fourgons) ou en régime normal d'échange (RIV ou analogue) dans le cadre de transports de marchandises entre réseaux;

b) ceux qui, appartenant à l'administration, sont loués ou sont mis d'une autre manière à la disposition d'autres administrations.

Personnel

28. Personnel : Effectif des agents rémunérés directement par l'administration de chemins de fer[3/]

29. Effectif du personnel à compter dans les statistiques du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe : Effectif moyen du personnel employé pendant la période statistique, en quelque qualité que ce soit, pour l'exploitation du réseau de chemin de fer, mais non le personnel employé dans les services auxiliaires tels que transports routiers, navigation, hôtels et restaurants[3/]

Circulation

30. Train : On entend par train un ou plusieurs véhicules remorqués par une ou plusieurs locomotives ou automotrices, ou bien une automotrice isolée circulant sous un numéro déterminé ou sous une désignation distincte, d'un point initial fixé à un point terminus fixé.

31. Train de voyageurs : Train affecté au transport de voyageurs et composé d'un ou plusieurs véhicules à voyageurs, et, éventuellement, de fourgons.

32. Train de marchandises : Train composé d'un ou plusieurs wagons et éventuellement de fourgons, circulant à vide ou chargés.

33. Train mixte : Train composé à la fois de voitures à voyageurs et de wagons, ainsi qu'éventuellement de fourgons. Ces trains ne doivent pas être comptés à la fois comme trains de voyageurs et comme trains de marchandises; la répartition des prestations relatives à ces trains est effectuée conformément aux règles de chaque administration de chemin de fer.

34. Train de service : Train de voitures à voyageurs circulant à vide, train de travaux, train d'ateliers, train de secours, train d'essai, train de ballastage, de gravière, train chasse-neige, etc.

35. Train-kilomètre-voyageurs ou train-kilomètre-marchandises : Unité de mesure correspondant au parcours d'un train - de voyageurs ou de marchandises - sur un kilomètre. Le parcours est la longueur de ligne parcourue par le train sur le réseau de l'administration de chemin de fer. Les manoeuvres et les parcours par ferry-boat ne sont pas comptés dans la statistique des trains-kilomètres.

36. Trains-kilomètres à compter dans les statistiques du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe : Trains-kilomètres effectués par les diverses catégories de trains précitées aussi bien par les véhicules appartenant à l'administration que par les véhicules d'autres réseaux.

37. Wagon chargé : Unité de mesure de quantité correspondant au chargement d'un wagon en marchandises et à son expédition. Les wagons chargés sur des embranchements particuliers ou dans des gares portuaires en contact avec un réseau et remis ensuite à ce réseau sont réputés être chargés sur ce réseau. Les wagons chargés sur un réseau secondaire en contact avec un réseau principal et remis ensuite à ce réseau principal sont réputés être chargés sur le réseau principal. N'est toutefois pas réputé chargé sur un réseau tout wagon :

a) expédié avec un chargement de marchandises transbordées d'un autre wagon déjà chargé et expédié sur le même réseau;

b) chargé, à l'occasion du transbordement direct sur rail de marchandises d'un réseau principal à un autre réseau principal dans une gare de contact (voir la définition du transbordement direct sur rail au paragraphe 55).

38. Wagons chargés à compter dans les statistiques du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe : Tous les wagons chargés sur le réseau. En ce qui concerne les réseaux secondaires, seuls doivent être comptés les wagons qui n'ont pas été remis à un réseau principal.

39. Wagon entré chargé de l'étranger : Wagon provenant d'un réseau étranger et entré chargé, en transit ou pour déchargement dans le pays.

40. Wagons entrés chargés à compter dans les statistiques du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe : Tous les wagons entrés chargés sur le réseau.

41. Wagon-jour : Unité de mesure correspondant à la présence d'un wagon sur un réseau pendant un jour.

42. Solde positif ou négatif des wagons échangés avec des réseaux étrangers : Différence, pendant la période statistique, entre wagons-jours des wagons de l'administration considérée se trouvant en régime d'échange sur les lignes de réseaux étrangers, et les wagons-jours des wagons étrangers se trouvant en régime d'échange sur les lignes de l'administration considérée, divisée par le nombre de jours de la période. Cette différence est positive si le premier de ces nombre est inférieur au second, et négative dans le cas contraire.

3/ Note du secrétariat : Les résultats d'une étude en cours au sein de l'UIC sur la statistique du personnel pourraient entraîner une modification de cette définition et des effectifs à inclure dans la statistique (paragraphe 29).

43. Wagon-kilomètre : Unité de mesure correspondant au parcours d'un wagon chargé ou vide sur une distance d'un kilomètre cette distance étant celle effectivement parcourue, abstraction faite des manoeuvres et autres déplacements analogues. Tous les parcours de wagons sur les lignes du réseau sont comptés, quels que soient les propriétaires des wagons.

44. Wagon-kilomètre à vide : Wagon-kilomètre parcouru par un wagon non chargé.

45. Pourcentage des parcours (wagons-kilomètres à vide par rapport aux parcours totaux) : Wagons-kilomètres à vide exprimés en pourcentage du total des wagons-kilomètres.

Transports

46. Transports ferroviaires : Transports définis au paragraphe 4, qui sont effectués sur le réseau défini au paragraphe 6.

47. Transports de service : Transports que l'administration de chemins de fer accomplit pour les besoins intérieurs de l'exploitation, qu'ils produisent ou non des recettes comptables.

48. Transports pour compte d'autrui : Transports que l'administration de chemins de fer accomplit pour le compte de tiers, c'est-à-dire tous transports autres que les transports de service. Ils comprennent :

a) les transports commerciaux producteurs de recettes et
b) les transports gratuits.

49. Voyageur : Toute personne, à l'exception du personnel affecté au service du train, qui effectue un parcours sur un réseau dans un véhicule ferroviaire.

50. Voyageur-kilomètre : Unité de mesure correspondant au transport d'un voyageur par chemin de fer sur une distance d'un kilomètre.

51. Données sur les transports de voyageurs à inclure dans les statistiques du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe.: Dans les chiffres doivent être compris tous les transports par rail effectués sur le réseau de l'administration considérée. Seuls les transports par rail doivent être comptés; lorsque des transports sont effectués successivement par différents modes de transport, les chiffres doivent se rapporter exclusivement aux parcours par chemin de fer.

52. Tout voyageur pour qui est perçue une taxe doit être compté; les voyageurs transportés gratuitement doivent être omis. Il est essentiel que les statistiques des voyageurs transportés et des voyageurs-kilomètres concordent entre elles. Lorsqu'un voyageur emprunte successivement un ou plusieurs réseaux secondaires et un réseau principal ou inversement, ce voyageur ne doit être compté que dans la statistique du réseau principal. Lorsqu'un voyageur emprunte successivement plusieurs réseaux secondaires, ce voyageur ne doit être compté qu'une fois.

53. La distance à considérer est le parcours effectivement accompli par le voyageur.

54. Marchandises transportées : Marchandises déplacées par rail sur le réseau de l'administration considérée. La quantité totale de marchandises transportées sur un réseau est constituée par la quantité des marchandises chargées et celle des marchandises entrées chargées (voir paragraphe 57).

55. Transbordement direct sur rail : Transbordement de marchandises d'un véhicule ferroviaire sur un autre véhicule ferroviaire, sans qu'il y ait eu entre les deux véhicules une distance qui demande l'intervention d'un transport intermédiaire au dehors de l'enceinte d'une gare.

56. Marchandises chargées : Marchandises placées sur un véhicule ferroviaire et expédiées par rail. Les marchandises chargées sur des embranchements particuliers ou dans des gares portuaires en contact avec un réseau et remises ensuite à ce réseau sont réputées être chargées sur ce réseau. Les marchandises chargées sur un réseau secondaire en contact avec un réseau principal et remises ensuite à ce réseau principal sont réputées être chargées sur le réseau principal. Ne sont toutefois pas réputées "chargées" sur un réseau, les marchandises qui

a) une fois chargées sur un réseau, sont transbordées d'un véhicule ferroviaire sur un autre véhicule ferroviaire sur le même réseau;

b) à l'occasion de leur remise d'un réseau de chemin de fer à un autre sont transbordées directement sur rail dans une gare en contact (voir la définition du transbordement direct sur rail au paragraphe 55 ci-dessus).

57. Marchandises entrées chargées : Marchandises chargées sur un réseau étranger et entrées par rail sur le réseau considéré, en transit ou pour déchargement dans le pays; sont également considérées comme entrées chargées les marchandises qui sont transbordées directement sur rail au moment de leur entrée sur le réseau.

58. Tonne-kilomètre nette : Unité de mesure du transport de marchandises, correspondant au transport d'une tonne de marchandises par chemin de fer sur la distance d'un kilomètre.

59. Parcours moyen d'une tonne : Distance moyenne sur laquelle les marchandises ont été transportées sur le réseau de l'administration.

60. Chargement moyen des wagons : Poids moyen par wagon chargé ou entré chargé des marchandises transportées.

61. Données relatives au transport des marchandises à inclure dans les statistiques du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe : Dans les chiffres doivent être compris tous les transports[4/] par rail effectués sur le réseau de l'administration considérée. Seuls les transports par rail doivent être comptés; lorsque les transports sont effectués successivement par différents modes de transport, les chiffres doivent se rapporter exclusivement aux parcours par chemin de fer.

62. Le poids à considérer est le poids taxé pour les transports commerciaux producteurs de recettes et le poids brut des marchandises pour les transports de service et les transports gratuits pour compte d'autrui.

63. La distance à considérer est,

a) pour les transports commerciaux producteurs de recettes : la distance comptée au tarif, en déduisant les majorations de distance artificielles;

b) pour les transports de service et les transports gratuits pour compte d'autrui : la distance réellement parcourue.

ROUTES

Réseaux, y compris les dépenses routières

64. Réseau : Le réseau routier d'un pays se compose de toutes les routes de ce pays ouvertes à la circulation publique, y compris les routes à péage.

65. Route : Voie de communication à l'usage de véhicules routiers automobiles, à quatre roues et autres, se déplaçant par leurs propres roues.

66. Chaussée : Partie de la route destinée au mouvement des véhicules routiers automobiles; les parties de route servant à épauler les couches de base ou de surface ne font pas partie de la chaussée; il en est de même des parties de la route destinées à la circulation de véhicules routiers non automobiles, ou au stationnement des véhicules, même si elles peuvent, en cas de danger, servir occasionnellement au passage des véhicules automobiles. La largeur d'une chaussée se mesure perpendiculairement à l'axe de la route.

67. Route urbaine : Routes et rues à l'intérieur des agglomérations de 5 000 habitants ou plus.

68. Route principale : Route destinée principalement à la circulation à longue distance, ou reliant entre eux des centres importants de population.

69. Autoroute : Route répondant à l'ensemble des conditions suivantes :

a) aucun croisement à niveau n'y existe avec d'autres voies de circulation;

b) l'accès en est interdit aux riverains;

c) la seule circulation qui y soit autorisée est la circulation automobile.

70. Routes à compter dans les statistiques du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe : Toutes les routes urbaines ou non urbaines ouvertes à la circulation publique. Afin de déterminer la longueur des routes, il est désirable qu'une même surface de route ne soit pas prise en compte deux fois et il est donc recommandé, lorsque cela est possible, d'appliquer la méthode dont il est question à l'annexe 2 du document TRANS/WP 6/54/Rev.4, surtout en ce qui concerne les routes urbaines. Le relevé statistique devrait comprendre une note indiquant si les statistiques de routes urbaines et non urbaines comprennent ou non des doubles comptages relatifs aux intersections.

Véhicules

71. Véhicule routier : Véhicule à roues destiné à être utilisé sur les routes.

72. Véhicule routier à propulsion mécanique : Véhicule routier, relié ou non à un conducteur électrique, pourvu d'un moteur constituant son seul moyen de propulsion. Les trolleybus et les tramways sont compris dans ces véhicules.

73. Véhicule routier automobile : Véhicule routier à propulsion mécanique (y compris les tracteurs) normalement utilisé pour le transport de personnes ou de marchandises, à l'exception des véhicules se déplaçant sur rails ou reliés à un conducteur électrique. Les cycles à moteur auxiliaire définis au paragraphe 79 ne sont pas compris dans les véhicules routiers automobiles.

74. Véhicule routier pour le transport de voyageurs[5/] : Véhicule routier conçu exclusivement ou principalement pour le transport d'une ou plusieurs personnes.

4/ Note du secrétariat : Devraient donc être inclus les transports pour compte d'autrui et les transports de service.

5/ Les véhicules conçus à la fois pour le transport de voyageurs et le transport de marchandises doivent être classés soit dans les véhicules routiers pour le transport de voyageurs, soit dans les véhicules routiers pour le transport des marchandises selon leur affectation principale déterminée, soit par leurs caractéristiques techniques, soit par la catégorie fiscale à laquelle ils appartiennent.

75. Véhicule routier automobile pour le transport de voyageurs[5/] : Véhicule routier automobile conçu exclusivement ou principalement pour le transport d'une ou plusieurs personnes.

76. Véhicule routier pour le transport de marchandises[5/] : Véhicule routier conçu exclusivement ou principalement pour le transport des marchandises.

77. Véhicule routier automobile pour le transport de marchandises[5/] : Véhicule routier automobile conçu exclusivement ou principalement pour le transport des marchandises.

78. Cycle : Véhicule routier à deux ou à trois roues, muni de pédales et dont le seul moyen de propulsion est l'énergie humaine.

79. Cycle à moteur auxiliaire : Véhicule routier à deux ou à trois roues, possédant toutes les caractéristiques normales d'un cycle quant à sa structure et à ses possibilités d'emploi et pourvu d'un moteur d'une cylindrée maximale de 50 cm^3.

80. Motocycle : Véhicule routier automobile à deux roues, avec ou sans sidecar, non visé par la définition du cycle à moteur auxiliaire, ainsi que les fauteuils roulants d'invalides à moteur et véhicules automobiles à trois roues affectés aux transports de voyageurs dont le poids à vide n'excède pas 400 kg[6/].

81. Voiture privée : Véhicule routier automobile autre qu'un motocycle, destiné au transport de voyageurs et dont le nombre de places assises (y compris celle du conducteur) est inférieur à dix. Le terme "voiture privée" couvre donc les taxis et voitures de louage à condition qu'ils aient moins de dix places assises.

82. Autocar ou autobus : Véhicule routier automobile pour le transport de voyageurs, dont le nombre des places assises (y compris celle du conducteur) est supérieur à neuf.

83. Nombre des places assises des autocars ou autobus : Nombre des places assises ou couchées, y compris la place du conducteur, dans le véhicule lorsqu'il assure le service auquel il est essentiellement destiné; en cas de doute, la capacité du véhicule se mesure par le plus grand nombre disponible de places assises ou couchées.

84. Capacité totale de transport des autocars et autobus : Nombre de places assises et nombre de places offertes spécialement prévues pour les voyageurs debout[7/]. Le nombre de places debout doit être indiqué séparément dans les statistiques.

85. Tracteur : Véhicule routier automobile conçu exclusivement ou principalement pour le remorquage d'autres véhicules routiers.

86. Remorque : Véhicule routier conçu pour être remorqué par un véhicule routier automobile. Les remorques destinées à être attelées à des tracteurs agricoles sont exclues.

87. Semi-remorque : Remorque sans essieu avant accouplée au véhicule qui la tractionne de telle manière qu'une part de ladite remorque repose sur le véhicule tracteur et qu'une partie appréciable de son poids et de son chargement éventuel soit supportée par le tracteur.

88. Véhicule articulé : Ensemble composé d'un véhicule routier automobile et d'une semi-remorque.

89. Train routier : Ensemble affecté au transport de marchandises et composé d'un véhicule routier automobile et soit d'une remorque, autre qu'une semi-remorque, soit de plusieurs remorques.

90. Charge utile : Poids maximal de marchandises déclaré admissible par l'autorité compétente du pays d'immatriculation du véhicule.

91. Poids maximal autorisé : Total du poids du véhicule à l'arrêt et en ordre de marche (y compris le poids du conducteur et de toutes autres personnes transportées en même temps) et du poids du chargement déclaré admissible par l'autorité compétente du pays d'immatriculation du véhicule.

92. Véhicule routier pour le transport de marchandises effectuant des transports pour compte d'autrui : Véhicule routier pour le transport de marchandises, effectuant exclusivement ou principalement des transports pour le compte d'autrui (voir la définition des transports pour compte d'autrui au paragraphe 103 ci-après).

93. Véhicule routier pour le transport de marchandises effectuant des transports pour compte propre : Véhicule routier pour le transport de marchandises, effectuant exclusivement ou principalement des transports pour compte propre (voir la définition des transports pour compte propre au paragraphe 104 ci-après).

5/ Les véhicules conçus à la fois pour le transport de voyageurs et le transport de marchandises doivent être classés soit dans les véhicules routiers pour le transport de voyageurs, soit dans les véhicules routiers pour le transport des marchandises selon leur affectation principale déterminée, soit par leurs caractéristiques techniques, soit par la catégorie fiscale à laquelle ils appartiennent.

6/ Définition provisoire en attendant la révision de l'annexe 9 de la Convention de Genève de 1949 sur la circulation routière.

7/ Cette définition n'a de portée pratique importante que pour les statistiques des transports urbains.

94. Véhicules routiers à compter dans les statistiques du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe : Les statistiques fournies doivent porter sur tous les véhicules routiers (y compris ceux en réparation ou en attente de réparation) énumérés dans les tableaux pertinents du questionnaire, immatriculés dans le pays et autorisés à y circuler sur les routes ouvertes à la circulation publique, à l'exclusion des véhicules militaires.

95. Le nombre de véhicules à compter dans les statistiques est le nombre existant à une date donnée au cours de la période statistique, cette date étant choisie afin de représenter, si possible, le nombre maximal au cours de cette période.

Circulation

96. Véhicule-kilomètre : Unité de mesure correspondant au parcours d'un véhicule routier, en charge ou à vide, sur un kilomètre de route, mesuré par la longueur effective de route parcourue. Les véhicules articulés et unités de transport composées d'un tracteur et d'une remorque sont comptés comme un seul véhicule. Dans tous les autres cas, les remorques sont comptées comme des véhicules distincts.

97. Véhicule étranger : Véhicule portant des plaques d'immatriculation étrangères.

98. Véhicules-kilomètres à compter dans les statistiques du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe :

a) Circulation interne : Les statistiques doivent faire ressortir le nombre de véhicules-kilomètres effectués sur le territoire du pays, quel que soit le pays d'immatriculation des véhicules.

b) Circulation internationale : Les statistiques doivent faire ressortir le nombre de véhicules-kilomètres correspondant aux parcours internationaux, y compris la circulation frontalière sur le territoire du pays par

i) les véhicules étrangers,
ii) les véhicules du pays.

99. Véhicule routier entré : Véhicule routier ayant pénétré dans le pays par la route, en charge ou à vide. Toutefois est considéré comme étant entré par la route toute véhicule routier entrant dans le pays par un autre moyen de transport dont l'utilisation pour un court trajet est dictée par les conditions géographiques ou climatiques.

100. Véhicule routier sorti : Véhicule routier qui a quitté le pays par la route, en charge ou à vide. Toutefois est considéré comme étant sorti par la route tout véhicule routier sortant du pays par un autre moyen de transport dont l'utilisation pour un court trajet est dictée par les conditions géographiques ou climatiques.

101. Véhicule routier (pour le transport de marchandises) en transit : Véhicule routier entré dans le pays par la route en charge ou à vide et sorti par la route en charge ou à vide en un lieu différent du point d'entrée, à condition qu'il n'y ait eu ni rupture de charge ni chargement dans le pays.

102. Véhicules routiers entrés, sortis et en transit à compter dans les statistiques du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe : Les statistiques doivent indiquer le mouvement des véhicules étrangers par la route, y compris les véhicules participant à la circulation frontalière, à travers les frontières du pays. Dans le cas des autobus, autocars et véhicules routiers pour le transport de marchandises, les statistiques doivent également tenir compte du mouvement des véhicules du pays. Les véhicules articulés et les unités de transport composées d'un tracteur et d'une remorque sont comptés comme un seul véhicule. Dans tous les autres cas, les remorques sont compétes comme des véhicules distincts.

Transports

103. Transport pour compte d'autrui : Transport à titre onéreux de personnes ou de marchandises, effectué pour le compte de tiers.

104. Transport pour compte propre : Transport effectué par une personne (physique ou morale)

a) i) avec un ou des véhicules lui appartenant; ou ii) avec un ou des véhicules mis à sa disposition exclusive pour des transports internes, dans les conditions prévues par les lois et les règlements nationaux, lorsque ceux-ci autorisent cette mise à disposition ou, pour les transports internationaux, dans les conditions qui seraient prévues par les accords internationaux;

b) pour ses propres besoins[8/] et pour le déplacement i) de sa personne, de sa famille, de ses amis ou de ses employés, ou ii) de marchandises lui appartenant, ou iii) de marchandises qui ne lui appartiennent pas, mais qu'elle a achetées, vendues, prêtés ou empruntées, données ou prises en location, produites ou transformées, ou réparées, à condition que le transport ne constitue qu'une opération accessoire.

8/ Les besoins comprennent les besoins commerciaux et industriels des entreprises intéressées.

Transports de voyageurs

105. Voyageur : On entend par voyageur toute personne qui effectue un parcours sur le réseau routier du pays dans un véhicule routier. Le personnel affecté au service des autobus, autocars, trollebus, tramways et véhicules routiers pour le transport de marchandises n'est pas considéré comme faisant partie des voyageurs.

106. Voyageur-kilomètre : Unité de mesure correspondant au transport d'un voyageur par la route sur une distance d'un kilomètre.

107. Données sur le transport des voyageurs à faire figurer dans les statistiques du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe : Dans les statistiques, doivent être comptés tous les voyageurs transportés sur le réseau du pays, par les véhicules de ce pays et par les véhicules étrangers9/. La distance à prendre en considération pour le calcul des voyageurs-kilomètres est le parcours effectivement accompli par le voyageur.

Transports de marchandises

108. Marchandises chargées : Marchandises placées sur un véhicule routier et expédiées par la route. Lorsque le voyage est interrompu par une panne du véhicule ou pour une cause analogue et que les marchandises sont transbordées d'un véhicule routier sur un autre, cette opération n'est pas considérée comme un chargement.

109. Marchandises entrées par la route autres que les marchandises en transit par route de bout en bout : Marchandises chargées sur un véhicule routier dans un autre pays, qui sont entrées dans le pays par la route et y ont été déchargées, ou transbordées sur un autre moyen de transport. Toutefois sont considérées comme étant entrées par la route les marchandises transportées par un véhicule entrant dans le pays par un autre moyen de transport dont l'utilisation pour un court trajet est dictée par les conditions géographiques ou climatiques.

110. Marchandises sorties par la route autres que les marchandises en transit par route de bout en bout : Marchandises chargées (ou transbordées d'un autre moyen de transport) sur un véhicule routier dans le pays, et qui ont quitté le pays par la route. Toutefois sont considérées comme étant sorties par la route les marchandises transportées par un véhicule sortant du pays par un autre moyen de transport dont l'utilisation pour un court trajet est dictée par les conditions géographiques ou climatiques.

111. Marchandises en transit par route de bout en bout : Marchandises qui ont pénétré dans le pays par la route et l'ont quitté également par la route10/ en un point différent du point d'entrée, après avoir traversé le pays exclusivement par route. Les considérations relatives aux courts trajets effectués par un autre moyen de transport et dont il est question au sujet des "marchandises entrées par la route" et des "marchandises sorties par la route" s'appliquent aux marchandises en transit par route de bout en bout.

112. Marchandises transportées : Marchandises transportées sur le réseau routier du pays considéré. La quantité totale des marchandises transportées dans le pays se compose des marchandises chargées dans le pays, des marchandises entrées par la route, et des marchandises en transit par route de bout en bout.

113. Tonne-kilomètre nette : Unité de mesure du transport des marchandises, correspondant au transport d'une tonne par la route sur une distance d'un kilomètre.

114. Données sur le transport des marchandises à faire figurer dans les statistiques du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe : Dans les statistiques doivent être comptés tous les transports routiers effectués sur le réseau du pays considéré, par les véhicules du pays et les véhicules étrangers.

115. Le poids à considérer est le poids brut des marchandises, y compris celui de l'équipement (containers et palettes, par exemple) qui les contient, dans le cas des transports pour compte propre, et le poids taxé dans celui des transports pour compte d'autrui.

116. La distance à considérer est la distance effectivement parcourue dans le cas des transports pour compte propre, et la distance comptée au tarif ou à défaut la distance effectivement parcourue dans celui des transports pour compte d'autrui.

VOIES NAVIGABLES

Réseaux

117. Le réseau des voies navigables d'un pays se compose de toutes les voies navigables intérieures de ce pays ouvertes à la navigation (circulation) publique pour les transports de marchandises.

9/ S'agissant des transports pour compte d'autrui, l'exclusion des voyageurs non payants (par exemple les enfants en bas âge) peut être inévitable. En outre, cette exclusion peut être opportune du point de vue de la comparabilité des chiffres avec ceux des chemins de fer.

10/ Sans nécessairement être transportées de bout en bout par le même véhicule routier.

118. Voie navigable : Etendue d'eau ne faisant pas partie de la mer sur laquelle des bateaux d'un port en lourd de 50 tonnes au moins peuvent naviguer en charge normale. Le terme s'applique à la fois aux fleuves, rivières et lacs navigables (cours d'eau naturels aménagés ou non pour la navigation) et aux canaux navigables (cours d'eau construits notamment pour la navigation). La longueur des lacs est calculée entre les points les plus éloignés entre lesquels des transports sont effectués.

119. Voies navigables régulièrement utilisées pour les transports : Cours d'eau sur lesquels s'effectue chaque année une quantité minimale de transports; cette quantité, exprimée en tonnes-kilomètres par kilomètre de voie d'eau, est déterminée par chaque gouvernement selon les conditions qui règnent sur son réseau navigable.

120. Voies navigables à compter dans les statistiques du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe : Le réseau du pays pris dans son ensemble.

Véhicules

121. Bateau pour le transport des marchandises par voie navigable intérieure : Bateau d'un port en lourd minimal de 20 tonnes conçu pour le transport des marchandises par voie navigable intérieure.

122. Chaland ou péniche : Bateau pour le transport des marchandises par voie navigable intérieure, sans moyen de propulsion mécanique propre. Dans certains pays le terme péniche désigne un bateau plus petit que le chaland. Les bateaux n'ayant qu'un moteur auxiliaire doivent être considérés comme chalands ou péniches.

123. Bateau-citerne : Bateau pour le transport des marchandises par voie navigable intérieure, destiné au transport en vrac de liquides ou de gaz, sans moyen de propulsion mécanique propre. Les citernes n'ayant qu'un moteur auxiliaire doivent être considérées comme des bateaux-citernes. Sont exclues les citernes pour le transport en vrac de pulvérulents comme le ciment, la farine, le plâtre, etc., qui doivent être comptées avec les bateaux pour le transport des marchandises sèches.

124. Automoteur : Bateau pour le transport des marchandises par voie navigable intérieure pourvu d'un moyen de propulsion mécanique propre. Les bateaux n'ayant qu'un moteur auxiliaire doivent être considérés comme chalands ou péniches.

125. Automoteur-citerne : Bateau pour le transport des marchandises par voie navigable intérieure, destiné au transport en vrac de liquides ou de gaz, pourvu d'un moyen de propulsion mécanique propre. Les citernes n'ayant qu'un moteur auxiliaire doivent être considérées comme des bateaux-citernes. Sont exclues les citernes pour le transport en vrac de pulvérulents comme le ciment, la farine, le plâtre, etc., qui doivent être comptées avec les bateaux pour le transport des marchandises sèches.

126. Remorqueur : Bateau pourvu de force motrice développant au moins 50 cv, et conçu pour la traction de péniches, de chalands, de bateaux-citerne ou de radeaux, mais non pour le transport de marchandises. Les remorqueurs aménagés pour le poussage sont comptés comme remorqueurs.

127. Pousseur : Bateau pourvu de force motrice développant au moins 50 cv et conçu spécialement pour le poussage de bateaux.

128. Barge : Chaland ou péniche conçu spécialement pour être poussé.

129. Barge-citerne : Bateau-citerne conçu spécialement pour être poussé.

130. Port en lourd : Poids de marchandises maximal autorisé, exprimé en tonnes, qu'un bateau peut transporter d'après les documents de bord.

131. Puissance (cv) : Puissance mécanique développée par la force motrice de propulsion dont sont pourvus les bateaux. Cette puissance (unité : 75 kilogrammètres par seconde) doit être mesurée en cv effectifs (puissance développée à l'hélice).

132. Données sur les bateaux à faire figurer dans les statistiques du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe : Les chiffres doivent s'appliquer à tous les bateaux à l'exclusion des embarcations de port, des allèges et des remorqueurs des ports maritimes, des bateaux aptes à la navigation fluviale, mais qui sont autorisés à naviguer sur mer (caboteurs mixtes, coasters), énumérés dans le questionnaire, y compris ceux en réparation ou en attente de réparation, qui sont immatriculés dans le pays ou - s'il n'y a pas d'immatriculation des bateaux dans le pays - qui appartiennent à des personnes (physiques ou morales) résidant dans le pays. Les chiffres relatifs aux bateaux en service doivent se rapporter à la situation à la fin de l'année; ceux qui concernent les bateaux mis en service dans l'année doivent se rapporter à tous les bateaux mis en service dans le pays pour la première fois, qu'il s'agisse de bateaux neufs ou usagés.

Transports

133. Marchandises chargées : Marchandises placées sur un bateau pour le transport des marchandises par voie navigable intérieure et expédiées par voie navigable intérieure. Les transbordements d'un bateau pour le transport de marchandises par voie navigable intérieure à un autre ne constituent pas un chargement; il en est de même des chargements consécutifs à une panne ou à un allégement en cas de basses eaux.

134. Marchandises déchargées : Marchandises déchargées, après transport par voie navigable intérieure, d'un bateau pour le transport des marchandises par voie navigable intérieure. Les transbordements d'un bateau pour le transport de marchandises par voie navigable intérieure à un autre ne constituent pas un déchargement; il en est de même des déchargements consécutifs à une panne ou nécessités par un allégement en cas de basses eaux.

135. Marchandises sorties par voie navigable intérieure (autrement qu'en transit par voie navigable intérieure de bout en bout) : Marchandises chargées dans le pays sur un bateau pour le transport de marchandises par voie navigable intérieure et qui ont quitté le pays par voie navigable intérieure.

136. Marchandises entrées par voie navigable intérieure (autrement qu'en transit par voie navigable intérieure de bout en bout) : Marchandises chargées sur un bateau pour le transport de marchandises par voie navigable intérieure dans un autre pays et qui ont pénétré dans le pays par voie navigable intérieure et y ont été déchargées.

137. Marchandises en transit par voie navigable intérieure de bout en bout : Marchandises qui ont pénétré dans le pays sur un bateau pour le transport de marchandises par voie navigable intérieure et l'ont quitté également sur un bateau pour le transport de marchandises par voie navigable intérieure, en un point différent du point d'entrée, après avoir traversé le pays exclusivement par voie navigable intérieure.

138. Marchandises transportées : Marchandises transportées par bateau pour le transport de marchandises par voie navigable intérieure sur le réseau de voies navigables intérieures du pays considéré. La quantité totale des marchandises transportées dans le pays se compose des marchandises chargées, des marchandises entrées par voie navigable intérieure et des marchandises en transit par voie navigable intérieure de bout en bout.

139. Tonne-kilomètre nette : Unité de mesure de transport des marchandises correspondant au transport d'une tonne par voie navigable intérieure sur une distance de un kilomètre.

140. Données sur le transport des marchandises à inclure dans les statistiques du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe : Dans les statistiques doivent être comptés tous les transports par voie navigable intérieure effectués sur le réseau du pays considéré[11/]

141. Le poids à considérer est le poids brut des marchandises y compris celui de l'équipement (containers et palettes, par exemple) qui les contient.

142. La distance à considérer est la distance effectivement parcourue.

TRANSPORTS COMBINÉS

Engins

143. Container : Engins de transport (cadre, citerne amovible ou autre engin analogue) :

a) ayant un caractère permanent et étant de ce fait suffisamment résistant pour permettre un usage répété;

b) spécialement conçu pour faciliter le transport de marchandises, sans rupture de charge, par un ou plusieurs moyens de transport;

c) muni de dispositifs, le rendant facile à manipuler, notamment lors de son transbordement d'un moyen de transport à un autre;

d) conçu de façon à être facile à remplir et à vider, et

e) d'un volume intérieur d'au moins 1 m^3.

Le terme "container" ne couvre ni les emballages usuels ni les véhicules.

143a. Grand container: Container de plus de 3 m^3 de capacité, et dont la longueur extérieure, y compris les accessoires fixés à demeure, est de 6 m ou plus.

144. Container moyen: Container de plus de 3 m^3 de capacité et dont la longueur extérieure, y compris les accessoires fixés à demeure, est inférieure à 6 m.

145. Petit container : Container dont la capacité est d'au moins 1 m^3 mais ne dépasse pas 3 m^3.

146. Container à porteur aménagé : Grand container muni de roues fixes et nécessitant, pur son transport par chemin de fer, l'emploi de wagons munis de dispositifs spéciaux d'arrimage.

147. Container à usage privé : Container qui n'appartient pas à une entreprise de transports pour compte d'autrui.

148. Remorque porte-wagon : Engin conçu pour l'acheminement des wagons par la route, autrement que sur voie ferrée.

149. Remorque rail-route : Remorque routière conçue pour le transport des marchandises et spécialement construite ou aménagée pour pouvoir être chargée sur des wagons.

150. Données sur les transports combinés à faire figurer dans les statistiques du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe : Les statistiques doivent porter sur tout le matériel (y compris le matériel en réparation ou en attente de réparation) appartenant aux administrations de chemins de fer du pays ou agréé par elles.

Transports

151. Nombre de containers expédiés : Nombre de containers chargés et expédiés.

11/ Note du secrétariat : La statistique des transports de marchandises d'un pays donné devrait porter non seulement sur le tonnage transporté sous le pavillon national, mais sur l'ensemble du tonnage, quel que soit le pavillon sous lequel il est transporté. Pour les besoins de la classification des voies navigables selon leur importance économique, les transports par radeaux sont à inclure.

152. Nombre d'opérations effectuées avec des remorques porte-wagon : Nombre de voyages effectués par des remorques porte-wagon transportant des wagons chargés.

153. Données sur les transports combinés à faire figurer dans les statistiques du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe : Dans les statistiques doivent figurer toutes les opérations effectuées sur le territoire du pays et au moins en partie par voie ferrée avec le matériel appartenant aux administrations ferroviaires de ce pays ou agréé par elles. Le poids à considérer est le poids taxé dans le cas des transports commerciaux pour compte d'autrui et le poids brut des marchandises dans tous les autres cas; la distance à considérer est la distance comptée au tarif dans le cas des transports commerciaux pour compte d'autrui et la distance effectivement parcourue dans tous les autres cas.

PORTS MARITIMES

Marchandises embarquées et débarquées dans les ports maritimes : Les données relatives aux marchandises embarquées et débarquées doivent porter sur le poids du commerce extérieur des marchandises (emballage compris) embarquées ou débarquées par des navires de haute mer et de tout pavillon dans les ports du pays considéré. Doivent être exclus : soutes, provisions de bord, lest, marchandises transbordées d'un navire importateur à un navire exportateur. Les marchandises en provenance ou à destination d'un entrepôt légal doivent être comprises.

OLÉODUCS

Les statistiques sur le réseau des oléoducs et sur les transports qu'ils assurent se rapportent aux conduites situées sur le territoire du pays donné. Elles excluent les oléoducs dont la longueur totale est inférieure à 50 km et tous les oléoducs utilisés à des fins militaires. Les oléoducs internationaux dont la longueur totale est de 50 km ou plus devront être inclus même si la partie qui est installée dans un pays donné est inférieure à 50 km.

ПРИЛОЖЕНИЕ I

ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Рабочая группа по статистике транспорта Комитета по внутреннему транспорту решила, что надлежит пользоваться следующими определениями при сборе статистических данных, включаемых в настоящий бюллетень (документ TRANS/WP.6/54 Rev.4). Хотя Секретариат просил правительства представлять свои сообщения в соответствии с этими определениями, они не всегда могли выполнить эту просьбу. В тех случаях, когда, по мнению Секретариата, определения не соблюдались, отступления указаны в примечаниях к соответствующим таблицам.

ВСЕ ВИДЫ ТРАНСПОРТА

1. Транспортная сеть - Совокупность линий или путей сообщения. Этот термин определяется ниже для каждого вида транспорта.

2. Транспортное средство - Единица подвижного состава, включая транспортные средства для тяги или для толкания, предназначенная для перевозки пассажиров или груза.

3. Движение - Перемещение транспортных средств по сетям. Когда транспортное средство перевозится на другом транспортном средстве, принимается во внимание только передвижение несущего транспортного средства.

4. Перевозки - Перемещение пассажиров или грузов (включая животных и транспортные средства, перевозимые на другом транспортном средстве), перевозимых по транспортным сетям, определенным в настоящем документе для каждого вида транспорта, а не движение транспортных средств как таковых. Этот термин не охватывает перевозки топлива и запасов транспортным средством, на котором они потребляются. Вес грузов выражен в метрических тоннах.

ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ

Общие замечания

5. Область применения железнодорожных статистических данных Комитета по внутреннему транспорту Европейской Экономической Комиссии. Эти статистические данные относятся: a) ко всем главным железнодорожным сетям, независимо от ширины колеи, и, если возможно, b) к второстепенным сетям, по которым производятся перевозки общего пользования. Напротив, они не охватывают сетей, обслуживающих полностью или главным образом один город.

Сети

6. Железнодорожная сеть данной страны - Сети всех железных дорог страны. Сеть той или иной железной дороги состоит из всех железнодорожных линий, эксплуатируемых управлением этой дороги. В нее не входят пробеги по дороге или по внутренним водным путям, даже если по ним перевозится железнодорожный подвижной состав, например в случае перевозки вагонов на прицепах или на железнодорожных паромах. Различаются главные и второстепенные сети. Наиболее важной сетью в каждой стране считается главная сеть; все остальные сети считаются второстепенными.

7. Путь - Пара рельсов, по которым могут передвигаться железнодорожные транспортные средства.

8. Главные пути - Пути, обеспечивающие непрерывность линий на всем протяжении и предназначенные для движения поездов между станциями или местностями, указанными в тарифах в качестве независимых пунктов отправки или прибытия для перевозки пассажиров или грузов.

9. Линия - Один или несколько главных путей, причем каждый километр линии считается за один километр, независимо от числа путей 1/. Если участок сети состоит из двух или нескольких параллельных линий, считается столько линий, сколько имеется маршрутов для исключительного обслуживания которых предназначены пути.

10. Линии, эксплуатируемые для перевозки пассажиров - Линии, обычно эксплуатируемые для перевозки пассажиров и грузов, и линии, обычно эксплуатируемые исключительно для перевозки пассажиров.

11. Линии, эксплуатируемые для перевозки грузов - Линии, обычно эксплуатируемые для перевозки пассажиров и грузов, и линии, обычно эксплуатируемые исключительно для перевозки грузов.

12. Электрифицированные пути - Пути, снабженные воздушным контактным проводом или контактным рельсом, чтобы сделать возможной электрическую тягу.

1/ Примечание Секретариата: общей длиной эксплуатируемых линий считается длина линий, эксплуатируемых для перевозки пассажиров и грузов.

13. Электрифицированные линии – Линии с одним или несколькими электрифицированными главными путями. Участки линий, прилегающие к станциям и электрифицированные лишь для того, чтобы было возможно маневрирование, и электрификация которых не продолжена до следующей станции, должны считаться неэлектрифицированными линиями.

Транспортные средства

14. Железнодорожные транспортные средства – Подвижной состав, передвигающийся исключительно по рельсам; различают тяговые транспортные средства (локомотивы и автомотрисы) и буксируемые транспортные средства (пассажирские, багажные и грузовые вагоны).

15. Локомотив – Железнодорожное транспортное средство, оборудованное источником энергии и двигателем или только двигателем (электровоз), предназначенное для буксировки железнодорожных транспортных средств.

a) Паровоз – Цилиндровый или турбинный локомотив, источником энергии которого является пар, независимо от рода используемого топлива.

b) Электровоз – Локомотив с одним или несколькими электродвигателями, питаемыми электрическим током, подводимым по контактному проводу или по рельсу или поступающим от находящихся на локомотиве аккумуляторов. К категории электровозов относятся оборудованные таким образом локомотивы, снабженные также электроэнергетической установкой (дизельной или иной) для питания током электродвигателя, когда этот ток нельзя получать от контактного провода или от контактного рельса.

c) Тепловоз – Локомотив, оборудованный дизельным двигателем, независимо от типа трансмиссии. Однако тепловозы с электрической трансмиссией, оборудованные также для получения электроэнергии, подводимой по контактному проводу или по контактному рельсу, должны быть отнесены к категории электровозов.

d) Локомотив особой системы – Локомотивы, иные, чем паровозы, электровозы или тепловозы, как, например, локомотивы, работающие на сжатом воздухе, газе или нефти.

16. Автомотриса – Моторное транспортное средство, оборудованное для перевозки по железной дороге пассажиров или грузов. В статистических данных о моторных транспортных средствах каждый нераздельный состав считается автомотрисой; в статистике пассажирских и грузовых транспортных средств каждый кузов считается единицей. Определения различных категорий локомотивов (электровозы, тепловозы и т.д.) применяются с соответствующими изменениями к автомотрисам.

17. Мощность локомотивов и автомотрис – Мощность, развиваемая локомотивами и автомотрисами, вычисляемая согласно формулам, приведенным в приложении 1 к документу TRANS/WP.6/54 Rev.4.

18. Пассажирское транспортное средство – Железнодорожное транспортное средство, предназначенное для перевозки пассажиров, которое может быть автомотрисой или буксируемым транспортным средством (пассажирский вагон), даже если в нем имеется одно или несколько специальных отделений или специальных мест для багажа, грузовых мест, почты и т.д. К этим транспортным средствам относятся также специальные вагоны, как, например, спальные вагоны, вагоны-салоны, вагоны-рестораны и санитарные вагоны. Каждый элемент нераздельного подвижного состава учитывается как пассажирское транспортное средство.

19. Вместимость пассажирского транспортного средства – Число сидячих и спальных мест транспортного средства при выполнении им назначения, для которого оно главным образом предусмотрено; в случае сомнения, вместимость определяется наибольшим числом имеющихся сидячих или спальных мест. Когда предусмотрены места для стоящих пассажиров, число таких мест учитывается во вместимости транспортного средства; однако оно должно указываться отдельно в статистических данных.

20. Багажный вагон – Железнодорожное транспортное средство, которое может быть автомотрисой, входящее в состав пассажирских или грузовых поездов и используемое поездным персоналом для перевозки багажа, грузовых мест, велосипедов и т.д. Транспортные средства, имеющие одно или несколько купе для пассажиров, должны считаться не багажными, а пассажирскими вагонами. Почтовые вагоны, принадлежащие железнодорожному управлению, считаются багажными вагонами, если они не имеют купе для пассажиров.

21. Грузовой вагон – Железнодорожное транспортное средство, которое может быть автомотрисой, обычно используемое исключительно для перевозки грузов.

a) Крытый вагон – Вагон закрытой конструкции (сплошные стенки до самого верха и крыша), характеризуемый безопасностью, которую он обеспечивает перевозимым в нем грузам (возможность закрыть вагон на замок и опломбировать).

b) Полувагон – Грузовой вагон без крыши с неоткидными бортами высотой свыше 60 см.

c) Вагон-платформа – Грузовой вагон без крыши и бортов; грузовой вагон без крыши с бортами высотой не свыше 60 см; платформа с турникетом.

d) Специальные вагоны:

i) Изотермический вагон – Крытый вагон, кузов которого имеет термоизолирующие стенки, двери, пол и крышу, что ограничивает теплопередачу между внутренностью кузова и наружной средой. Коэффициент теплопередачи (коэффициенты K и U) не должен превышать 0,6 кг/кал[2]/ (1 кг/кал = 4,185 джоуля) на $м^2$ средней геометрической внутренней и наружной поверхности стенок в час и на каждый градус C разницы температуры воздуха внутри порожнего кузова и снаружи, причем величины коэффициента K действительны для измерений, производимых при средней температуре стенок кузова в +20° C (при температуре от +30°C до +35° C в отношении вагонов-цистерн, предназначенных для перевозки жидких пищевых продуктов).

ii) Вагон-ледник – Изотермический вагон, который при помощи источника холода (естественного льда с добавлением или без добавления соли; сухого льда с сублимационной установкой или без таковой; эвтектических плит и т.п.) иного, чем механическая или абсорбционная установка, позволяет при средней наружной температуре в +25°C понижать температуру внутри порожнего кузова и поддерживать ее затем по крайней мере в течение 12 часов в пределах до +5°C при помощи холодильных агентов и соответствующего оборудования. Вагоны-ледники имеют один или несколько бункеров для холодильных агентов; необходимо, чтобы эти бункеры могли загружаться снаружи.

iii) Вагон-холодильник – Изотермический вагон, который при помощи холодильного устройства (компрессорная или абсорбционная установка и т.д.) позволяет при средней наружной температуре в +30°C снижать и затем поддерживать по меньшей мере в течение 12 часов внутри пустого кузова желаемую постоянную температуру между +12° C и 0° C.

iv) Отапливаемый вагон – Изотермический вагон, имеющий систему отопления, позволяющую поднимать температуру внутри пустого кузова и затем поддерживать по меньшей мере в течение 12 часов фактически постоянную температуру не ниже +12° C при условии, что средняя наружная температура может достигать -10° C.

v) Вагон-цистерна – Вагон с одним или несколькими резервуарами, специально предназначенными для перевозки жидкостей или газов наливом.

vi) Вагон, специально построенный или оборудованный для облегчения и сокращения операций по перегрузке или для упразднения их (вагоны-бункеры, вагоны с опрокидывающимся кузовом, хопперы и т.д.).

vii) Вагон, специально построенный или оборудованный для перевозки:
- контейнеров
- дорожных прицепов для комбинированных перевозок или автомобильных прицепов.

viii) Другие особые вагоны – Все типы особых вагонов, не перечисленные выше.

22. Грузоподъемность грузового вагона – Грузоподъемностью грузового вагона считается разрешенный максимальный вес грузов, которые могут перевозиться в вагоне.

23. Процентная доля общего парка, находящаяся в ремонте или изъятая для технического обслуживания, или в ожидании ремонта или технического обслуживания – Процентная доля транспортных средств, временно изъятых из эксплуатации для ремонта или технического обслуживания. Под техническим обслуживанием и ремонтом подразумевается совокупность операций, предназначенных для содержания транспортных средств в исправности или для приведения их в исправное состояние.

24. Новые единицы, сданные в эксплуатацию в течение года – Железнодорожные транспортные средства, вновь построенные и впервые сданные в эксплуатацию в течение года.

25. Единицы, окончательно изъятые из обращения в течение года – Транспортные средства, окончательно изъятые из обращения на железнодорожной сети в течение года.

26. Железнодорожные транспортные средства, которые надлежит включать в статистику Комитета по внутреннему транспорту Европейской Экономической Комиссии – Для статистического учета Комитета по внутреннему транспорту Европейской Экономической Комиссии в статистические данные всех управлений железных дорог должны включаться следующие транспортные средства:

a) все железнодорожные транспортные средства данного управления железной дороги, т.е. те, которыми она фактически располагает, включая

i) находящиеся в ремонте или ожидающие ремонта, находящиеся в депо или в резерве;

2/ В тех случаях, когда вагоны находились уже в эксплуатации на 30 июня 1962 г. или были сданы в эксплуатацию до 30 июня 1964 г., этот коэффициент может быть меньше или равен 0,8 кг/кал до 30 июня 1968 года.

ii) временно не находящиеся на железнодорожной сети этого управления и которые в порядке нормального режима совместного обслуживания сетей находятся на других железных дорогах (локомотивы, автомотрисы, пассажирские и багажные вагоны) или являются предметом нормального обмена (в порядке применения правил RIV или аналогичных соглашений) в результате перевозки грузов между сетями;

b) железнодорожные транспортные средства "частного пользования", т.е. такие, которые не принадлежат железной дороге и не находятся в ее распоряжении, но приписаны к сети этой дороги и эксплуатируются на ней.

27. Не должны включаться в статистику данной железной дороги транспортные средства, не находящиеся в ее распоряжении, например:

a) находящиеся на этой дороге временно в порядке совместного обслуживания сетей (локомотивы, автомотрисы, пассажирские и багажные вагоны) или являющиеся предметом нормального обмена (в порядке применения правил RIV или аналогичных соглашений) в результате перевозки грузов между странами;

b) те, которые принадлежат данной железной дороге, но сданы внаем или переданы иным способом в распоряжение других дорог.

Персонал

28. Персонал - Наличный состав служащих, непосредственно оплачиваемых железнодорожным управлением[3/].

29. Общее число служащих, которое надлежит указывать в статистике Комитета по внутреннему транспорту Европейской Экономической Комиссии - Среднее число служащих, занятых в течение статистического периода, независимо от занимаемой ими должности, для эксплуатации железнодорожной сети, за исключением персонала, занимающегося вспомогательным обслуживанием, как автотранспорт, судоходство, гостиницы и рестораны[3/].

Движение

30. Поезд - Одно или несколько транспортных средств, буксируемых одним или несколькими локомотивами или автомотрисами, или отдельная автомотриса, передвигающаяся под определенным номером или под отдельным обозначением между установленным пунктом отправления и установленным конечным пунктом.

31. Пассажирский поезд - Поезд, предназначенный для перевозки пассажиров и состоящий из одного или нескольких пассажирских транспортных средств и, в случае необходимости, из багажных вагонов.

32. Грузовой поезд - Поезд, состоящий из одного или нескольких грузовых вагонов и, в случае необходимости, из багажных вагонов, передвигающихся порожняком или загруженных.

33. Грузо-пассажирский поезд - Поезд, состоящий одновременно из пассажирских и грузовых вагонов, а также, в случае необходимости, из багажных вагонов. Эти поезда не должны учитываться одновременно как пассажирские поезда и как грузовые поезда; распределение километров, пройденных этими поездами, производится в соответствии с правилами, установленными каждой железной дорогой.

34. Служебный поезд - Поезд, состоящий из пассажирских вагонов, передвигающийся порожняком, рабочий поезд, ремонтный поезд, аварийный поезд, испытательный поезд, балластный поезд, поезд с приспособлением для засыпки гравия, поезд-снегоочиститель и т.д.

35. Пассажирский поездо-километр или грузовой поездо-километр - Единица измерения, соответствующая пробегу пассажирского или грузового поезда на расстояние в один километр. Расстоянием считается длина линии, пройденной поездом на сети данной железной дороги. Маневрирование и рейсы на паромах не принимаются в расчет в статистике поездо-километров.

36. Поездо-километры, которые надлежит учитывать в статистике Комитета по внутреннему транспорту Европейской Экономической Комиссии - Поездо-километры, пройденные различными категориями перечисленных выше поездов, независимо от того, принадлежат ли транспортные средства данной железной дороге или другим железным дорогам.

37. Груженый грузовой вагон - Единица измерения, соответствующая нагрузке и отправке грузового вагона. Вагоны, груженые на частных подъездных путях или на припортовых станциях, соединенных с железнодорожной сетью, и поступающие затем на эту сеть, считаются нагруженными на ней. Вагоны, загруженные на второстепенной сети, соединенной с главной сетью, и поступающие затем на эту главную сеть, считаются нагруженными на главной сети. Тем не менее не считается нагруженным на данной сети вагон,

a) отправленный с грузом, перегруженным с другого вагона, уже погруженного и отправленного на той же сети;

3/ Примечание Секретариата: Результаты исследования, проводимого МСЖД по вопросу статистики персонала, могут повлечь за собой необходимость изменения этого определения, а также числа служащих, подлежащих статистическому учету (пункт 29).

b) в случае непосредственной перегрузки грузов на железнодорожных путях с одной главной сети на другую главную сеть на общей станции двух параллельно сходящихся железных дорог (см. определение непосредственной перегрузки на железнодорожных путях в пункте 55).

38. Груженые грузовые вагоны, которые надлежит учитывать в статистике Комитета по внутреннему транспорту Европейской Экономической Комиссии - Все вагоны, погруженные на сети. Что касается второстепенных сетей, то должны учитываться лишь те вагоны, которые не были переданы на главную сеть.

39. Грузовой вагон, прибывающий нагруженным из-за границы - Вагон, прибывающий нагруженным с зарубежной сети для транзита или для разгрузки в стране.

40. Грузовые вагоны, прибывающие нагруженными, которые надлежит учитывать в статистике Комитета по внутреннему транспорту Европейской Экономической Комиссии - Все вагоны, поступающие загруженными на данную сеть.

41. Вагоно-день - Единица измерения, соответствующая нахождению вагона на сети в течение суток.

42. Активное или пассивное сальдо баланса по обмену грузовыми вагонами с зарубежными железнодорожными сетя Разница в течение статистического периода между числом вагоно-дней грузовых вагонов данного управления железной дороги, находящихся в порядке обмена на линиях зарубежных сетей, и числом вагоно-дней иностранных грузовых вагонов, находящихся в порядке обмена на линиях данной железной дороги, деленная на число дней указанного периода. Эта разница является положительной величиной, если первое из этих чисел ниже второго, и отрицательной в противоположном случае.

43. Вагоно-километр - Единица измерения, соответствующая пробегу одного груженого или порожнего грузового вагона на расстояние в один километр, причем принимается во внимание фактически пройденное расстояние и не учитываются ни маневрирование, ни другие аналогичные перемещения. Учитываются все пробеги вагонов на линиях данной железной дороги, независимо от того, кто является собственником этих вагонов.

44. Вагоно-километр порожняком - Вагоно-километр, пройденный порожним вагоном.

45. Процентное отношение пробегов (вагоно-километры порожняком по отношению к общему числу вагоно-километров) Процентная доля порожних вагоно-километров в общем числе вагоно-километров.

Перевозки

46. Железнодорожные перевозки - Перевозки, определенные в пункте 4, производимые по железнодорожной сети, определенной в пункте 6.

47. Служебные перевозки - Перевозки, производимые данной железной дорогой для внутренних потребностей, независимо от того, приносят ли они доход, подлежащий бухгалтерскому учету.

48. Перевозки за счет третьих лиц - Перевозки, производимые железной дорогой за счет третьих лиц, т.е. все перевозки, кроме служебных. Они охватывают:

a) коммерческие перевозки в целях получения дохода;

b) бесплатные перевозки.

49. Пассажир - Каждое лицо, за исключением членов персонала, предназначенного для обслуживания поезда, совершающее перемещение по сети в железнодорожном транспортном средстве.

50. Пассажиро-километр - Единица измерения, соответствующая перевозке по железной дороге одного пассажира на расстояние в один километр.

51. Данные о пассажирских перевозках, которые надлежит включать в статистику Комитета по внутреннему транспорту Европейской Экономической Комиссии - Эти данные должны охватывать все железнодорожные перевозки, производимые по сети железнодорожного управления. Должны учитываться лишь перевозки по железной дороге; когда перевозки производятся последовательно различными видами транспорта, данные должны относится исключительно к пробегам по железной дороге.

52. Каждый пассажир, с которого взимается плата, поллежит учету; не следует учитывать пассажиров, перевозимых бесплатно. Необходимо, чтобы данные о числе перевезенных пассажиров и о числе пройденных пассажиро-километров были согласованы. Когда пассажир пользуется последовательно одной или несколькими второстепенными сетями и одной главной сетью или наоборот, этот пассажир должен учитываться лишь в статистике главной сети. Когда пассажир пользуется последовательно несколькими второстепенными сетями, этот пассажир должен учитываться лишь один раз.

53. Учитываемым расстоянием является пробег, фактически произведенный пассажиром.

54. Перевезенные грузы - Грузы, перевезенные по железнодорожной сети данной дороги. Общее количество перевезенных по сети грузов состоит из количества погруженных грузов и количества грузов, поступивших погруженными (см. пункт 57).

55. Непосредственная перегрузка на железнодорожных путях - Перегрузка грузов из одного железнодорожного транспортного средства в другое, когда оба транспортных средства находятся друг от друга на расстоянии, не вызывающем необходимости в промежуточной перевозке вне самой станции.

56. Погруженные грузы - Грузы, помещаемые на железнодорожное транспортное средство и отправляемые по железной дороге. Грузы, погруженные на частных железнодорожных ветках, на припортовых станциях, соединенных с сетью, и переданные затем этой сети, считаются погруженными на этой сети. Грузы, погруженные на второстепенной сети, соединенной с главной сетью, и переданные затем этой главной сети, считаются погруженными на главной сети. Тем не менее, не считаются "погруженными" на сети грузы, которые:

a) после погрузки на данной сети перегружаются с одного железнодорожного транспортного средства на другое железнодорожное транспортное средство на той же сети;

b) при их передаче с одной железнодорожной сети на другую перегружаются непосредственно на железнодорожных путях на общей станции двух параллельно сходящихся железных дорог (см. определение "непосредственной перегрузки на железнодорожных путях" выше в пункте 55).

57. Грузы, поступившие погруженными - Грузы, погруженные на заграничной сети и доставленные на данную сеть по железной дороге для транзита или для разгрузки в стране; считаются также поступившими погруженными грузы, непосредственно перегруженные на железнодорожных путях в момент их прибытия на эту сеть.

58. Тонно-километр нетто - Единица измерения грузовых перевозок, соответствующая железнодорожной перевозке одной тонны грузов на расстояние в один километр.

59. Среднее расстояние перевозки одной тонны - Среднее расстояние, на которое грузы были перевезены на сети данной железной дороги.

60. Средняя нагрузка вагона - Средний повагонный вес перевозимых грузов в погруженном или в прибывшем погруженным вагоне.

61. Данные о грузовых перевозках, которые надлежит включать в статистику Комитета по внутреннему транспорту Европейской Экономической Комиссии - В статистические данные должны быть включены все железнодорожные перевозки[4], произведенные на сети данной дороги. Следует учитывать лишь железнодорожные перевозки; когда перевозки производятся последовательно различными видами транспорта, статистические данные должны относиться исключительно к той части пробега, которая совершается по железной дороге.

62. Вес, который следует учитывать, представляет собой оплачиваемый по тарифу вес, поскольку это касается коммерческих перевозок, и вес брутто грузов, поскольку это касается служебных перевозок и бесплатных перевозок за счет третьих лиц.

63. Подлежащим учету расстоянием является

a) для коммерческих перевозок: расстояние, оплачиваемое по тарифу, за вычетом надбавок за условное расстояние;

b) для служебных перевозок и для бесплатных перевозок за счет третьих лиц: фактически пройденное расстояние.

ДОРОГИ

Дорожные сети, включая дорожные расходы

64. Сеть - Дорожную сеть страны составляют все дороги данной страны, открытые для движения, включая дороги с оплатой за проезд.

65. Дорога - Дорога, предназначенная для четырехколесных и иных дорожных автотранспортных средств, передвигающихся на своих собственных колесах.

66. Проезжая часть дороги - Часть дороги, предназначенная для движения дорожных транспортных средств; обочины не являются проезжей частью; то же относится и к частям дороги, предназначенным для движения несамоходных дорожных транспортных средств или для стоянки транспортных средств, даже в том случае, если эти части дороги могут в случае опасности служить для проезда автотранспортных средств. Ширина проезжей части измеряется перпендикулярно оси дороги.

67. Городская дорога - Дороги и улицы в пределах населенных пунктов с населением в 5 000 человек или более.

4/ Примечание Секретариата: Следует поэтому включать как перевозки за счет третьих лиц, так и служебные перевозки.

68. Главная дорога - Дорога, предназначенная преимущественно для движения на дальнее расстояние или соединяющая крупные населенные пункты.

69. Автомагистраль - Дорога, удовлетворяющая всем перечисленным ниже требованиям:

a) отсутствие перекрестков на одном уровне с другими дорогами и путями сообщения;

b) непосредственный доступ на нее из придорожных владений воспрещен;

c) на ней разрешается лишь автомобильное движение.

70. Дороги, которые надлежит включать в статистику Комитета по внутреннему транспорту Европейской Экономической Комиссии - Все городские или внегородские дороги, открытые для движения. При определении длины дорог желательно, чтобы одна и та же площадь дороги не учитывалась дважды; поэтому рекомендуется применять, когда это возможно, метод, упомянутый в приложении 2 к документу TRANS/WP.6/54 Rev.4, особенно при измерении городских дорог. В статистической сводке должно быть примечание с указанием о том, являются ли перекрестки предметом двойного учета в статистике городских и внегородских дорог или нет.

Транспортные средства

71. Дорожное транспортное средство - Транспортное средство на колесах, предназначенное для использования на дорогах.

72. Самоходное дорожное транспортное средство - Дорожное транспортное средство, соединенное или не соединенное с электрическим проводом, оборудованное двигателем, являющимся единственным способом приведения его в движение. К этим транспортным средствам отнесены троллейбусы и трамваи.

73. Дорожное автотранспортное средство - Дорожное транспортное средство с механическим двигателем (включая тягачи), предназначенное для перевозки пассажиров или грузов, за исключением транспортных средств, передвигающихся по рельсам или соединенных с электрическим проводом. Велосипеды с подвесным двигателем, определение которых дано в пункте 79, не включены в число дорожных автотранспортных средств.

74. Дорожное транспортное средство для перевозки пассажиров[5/] - Дорожное транспортное средство, предназначенное исключительно или преимущественно для перевозки одного или нескольких пассажиров.

75. Дорожное автотранспортное средство для перевозки пассажиров[5/] - Дорожное автотранспортное средство, предназначенное исключительно или преимущественно для перевозки одного или нескольких пассажиров.

76. Дорожное транспортное средство для перевозки грузов[5/] - Дорожное транспортное средство, предназначенное исключительно или преимущественно для перевозки грузов.

77. Дорожное автотранспортное средство для перевозки грузов[5/] - Дорожное автотранспортное средство, предназначенное исключительно или преимущественно для перевозки грузов.

78. Велосипед - Двухколесное или трехколесное дорожное транспортное средство, оборудованное педалями и приводимое в движение исключительно мускульной энергией.

79. Велосипед с подвесным двигателем - Двухколесное или трехколесное дорожное транспортное средство, имеющее все обычные характеристики велосипеда, поскольку это касается его конструкции и возможности его применения, и оборудованное двигателем, максимальный рабочий объем которого составляет 50 $см^3$.

80. Мотоцикл - Двухколесное дорожное автотранспортное средство, с коляской или без таковой, не подпадающее под определение велосипеда с подвесным двигателем, а также мотоколяски инвалидов с двигателем и предназначенные для перевозки пассажиров трехколесные автотранспортные средства, вес которых порожняком не превышает 400 кг[6/].

81. Легковой автомобиль - Дорожное автотранспортное средство, иное, чем мотоцикл, предназначенное для перевозки пассажиров, в котором число сидячих мест (включая место водителя) не превышает девяти. Термин "легковой автомобиль" охватывает поэтому такси и автомобили, сдаваемые внаем, при условии, что в них имеется 10 сидячих мест.

5/ Транспортные средства, одновременно предназначенные как для перевозки пассажиров, так и для перевозки грузов, должны относиться либо к категории дорожных транспортных средств для перевозки пассажиров, либо к категории дорожных транспортных средств для перевозки грузов, в зависимости от их главного назначения, определяемого их техническими характеристиками или налоговой категорией, к которой они принадлежат.

6/ Временное определение в ожидании пересмотра приложения 9 к Женевской конвенции 1949 года о дорожном движении.

82. Городской автобус и автобус дальнего следования - Дорожное автотранспортное средство для перевозки пассажиров с числом сидячих мест (включая мето водителя) более девяти.

83. Число сидячих мест в городских автобусах и в автобусах дальнего следования - Число сидячих или спальных мест, включая место водителя, имеющихся в транспортном средстве при использовании его в целях, для которых оно преимущественно предназначено; в случае сомнения, вместимость транспортного средства определяется наибольшим числом имеющихся сидячих или спальных мест.

84. Общая вместимость городских автобусов и автобусов дальнего следования - Число сидячих мест и мест, специально предусмотренных для стоящих пассажиров7/. Число стоячих мест должно указываться в статистике отдельно.

85. Тягач - Дорожное автотранспортное средство, предназначенное исключительно или преимущественно для буксировки других дорожных транспортных средств.

86. Прицеп - Дорожное транспортное средство, предназначенное для буксировки его дорожным автотранспортным средством. Прицепы, предназначенные для буксировки их сельскохозяйственными тракторами, не учитываются.

87. Полуприцеп - Прицеп без передней оси, сцепленный с буксирующим его транспортным средством таким образом, что часть этого прицепа опирается на тягач, и тягач несет на себе значительную часть веса полуприцепа и его груза.

88. Транспортное средство с полуприцепом - Дорожная автотранспортная единица, состоящая из дорожного автотранспортного средства и полуприцепа.

89. Автопоезд - Дорожный состав, предназначенный для перевозки грузов и состоящий из одного дорожного автотранспортного средства и либо из одного прицепа, иного, чем полуприцеп, либо из нескольких прицепов.

90. Грузоподъемность - Максимальный вес грузов, объявленный допустимыми компетентными органами страны регистрации транспортного средства.

91. Разрешенный максимальный вес - Общий вес неподвижного транспортного средства в снаряженном состоянии (включая вес водителя и всех других одновременно перевозимых лиц) и вес груза, объявленный допустимым компетентным органом страны регистрации транспортного средства.

92. Дорожное транспортное средство для грузовых перевозок, производящее перевозки за счет третьих лиц - Дорожное транспортное средство для грузовых перевозок, производящее исключительно или преимущественно перевозки за счет третьих лиц (см. определение перевозок за счет третьих лиц ниже в пункте 103).

93. Дорожное транспортное средство для грузовых перевозок, производящее перевозки за собственный счет - Дорожное транспортное средство для грузовых перевозок, производящее исключительно или преимущественно перевозки за собственный счет (см. определение перевозок за собственный счет ниже в пункте 104).

94. Дорожные транспортные средства, которые надлежит учитывать в статистике Комитета по внутреннему транспорту Европейской Экономической Комиссии - Сообщаемые статистические данные должны охватывать все дорожные транспортные средства, перечисленные в соответствующих таблицах вопросника (включая находящиеся в ремонте или ожидающие ремонта), зарегистрированные в стране и допущенные к движению на ее территории на дорогах, открытых для движения, за исключением военных транспортных средств.

95. Числом транспортных средств, которые надлежит учитывать в статистике, является число транспортных средств, имеющихся к определенной дате статистического периода; эта дата выбирается таким образом, чтобы число транспортных средств было, по возможности, максимальным в течение этого периода.

Движение

96. Транспортное средство-километр - Единица измерения, соответствующая пробегу дорожного транспортного средства, груженого или порожнего, на расстояние в один километр, причем пробег измеряется фактической длиной пройденного участка дороги. Транспортное средство с полуприцепами и транспортные единицы, состоящие из тягача и прицепа, учитываются, как одно транспортное средство. Во всех других случаях прицепы учитываются, как отдельные транспортные средства.

97. Иностранное транспортное средство - Транспортное средство с номерным знаком другой страны.

98. Транспортное средство-километры, которые надлежит учитывать в статистике Комитета по внутреннему транспорту Европейской Экономической Комиссии:

7/ Это определение имеет важное практическое значение только для статистических данных, касающихся городских перевозок.

a) Внутреннее движение

Статистические данные должны показывать число транспортное средство-километров, пройденных по территории страны, независимо от стран регистрации транспортных средств.

b) Международное движение

Статистические данные должны показывать число транспортное средство-километров, соответствующее международным пробегам, включая приграничное движение на территории страны:

i) иностранных транспортных средств,

ii) транспортных средств данной страны.

99. Прибывшее дорожное транспортное средство - Дорожное транспортное средство, прибывшее в страну по дороге, с грузом или порожняком. Однако считается прибывшим по дороге всякое дорожное транспортное средство, ввезенное в страну другим видом транспорта, использование которого для короткого пробега диктуется географическими или климатическими условиями.

100. Выбывшее дорожное транспортное средство - Дорожное транспортное средство, выбывшее из страны по дороге, с грузом или порожняком. Однако считается выбывшим по дороге каждое дорожное транспортное средство, вывезенное из страны другим видом транспорта, использование которого для короткого пробега диктуется географическими или климатическими условиями.

101. Дорожное транспортное средство для перевозки грузов, следующее транзитом - Дорожное транспортное средство, прибывшее в страну по дороге, с грузом или порожняком, и выбывшее по дороге, с грузом или порожняком, через иной пункт, чем пункт въезда, при условии, что в данной стране не было произведено ни перегрузки, ни погрузки.

102. Число прибывших, выбывших и следовавших транзитом дорожных транспортных средств, которое надлежит учитывать в статистике Комитета по внутреннему транспорту Европейской Экономической Комиссии - В статистических данных должно быть показано дорожное движение иностранных транспортных средств, включая приграничное движение с пересечением границ страны. Что касается городских автобусов, автобусов дальнего следования и дорожных транспортных средств для перевозки грузов, в статистических данных должно быть также учтено движение транспортных средств страны. Транспортные средства с полуприцепом и транспортные единицы состоящие из тягача и одного прицепа, считаются одним транспортным средством. Во всех других случаях прицепы учитываются как отдельные транспортные средства.

Перевозки

103. Перевозка за счет третьих лиц - Перевозка за плату пассажиров или грузов, производимая за счет третьих лиц.

104. Перевозка за собственный счет - Перевозка, производимая одним лицом (физическим или юридическим):

a) i) посредством одного или нескольких принадлежащих ему транспортных средств; или

ii) посредством одного или нескольких транспортных средств, предоставленных в его исключительное распоряжение для внутренних перевозок, на условиях, предусматриваемых законами и правилами данной страны, если это предоставление в распоряжение ими разрешается; или в отношении международных перевозок - на условиях, предусматриваемых международными соглашениями;

b) для собственных потребностей этого лица[8/] и для перевозки:

i) его самого, его семьи, его друзей или служащих; или

ii) принадлежащих ему грузов; или

iii) грузов, не принадлежащих данному лицу, но которые были им куплены, проданы, ссужены, получены взаймы, отданы или получены внаем, произведены, обработаны или подвергнуты ремонту, при условии, что перевозка является лишь вспомогательной операцией.

8/ Под "собственными потреблениями" подразумеваются коммерческие и промышленные потребности заинтересованных предприятий.

Пассажирские перевозки

105. Пассажир - Пассажиром считается каждое лицо, совершающее пробег по дорожной сети страны в дорожном транспортном средстве. Персонал, обслуживающий городские автобусы, автобусы дальнего следования, троллейбусы, трамваи и дорожные транспортные средства для грузовых перевозок, не считаются пассажирами.

106. Пассажиро-километр - Единица измерения, соответствующая перевозке одного пассажира по дороге на расстояние в один километр.

107. Данные о пассажирских перевозках, которые надлежит включать в статистику Комитета по внутреннему транспорту Европейской Экономической Комиссии - В статистических данных следует учитывать всех пассажиров, перевезенных по дорожной сети страны как транспортными средствами этой страны, так и иностранными транспортными средствами[9]. Расстоянием, которое надлежит принимать во внимание для расчета пассажиро-километров, является пробег, фактически совершенный пассажиром.

Грузовые перевозки

108. Погруженные грузы - Грузы, помещаемые в дорожное транспортное средство и отправляемые по дороге. Если пробег прерывается вследствие аварии транспортного средства или по аналогичной причине и грузы перегружаются из одного дорожного транспортного средства на другое, такая операция не считается погрузкой.

109. Грузы, прибывшие в страну по дороге, иные, чем те, которые следуют по дороге сквозным транзитом - Грузы, погруженные в дорожное транспортное средство в другой стране, которые ввезены в страну по дороге и в ней выгружены или перегружены на другой вид транспорта. Однако считаются прибывшими по дороге грузы, перевозимые транспортным средством, прибывающим в страну посредством другого вида транспорта, использование которго для короткого пробега диктуется географическими или климатическими условиями.

110. Грузы, выбывшие из страны по дороге, иные, чем те, которые следуют по дороге сквозным транзитом - Грузы, погруженные (или перегруженные с другого вида транспорта) в дорожное транспортное средство в стране и выбывшие из страны по дороге. Однако считаются выбывшими по дороге грузы, перевозимые транспортным средством, выбывающим из страны посредством другого вида транспорта, использование которого для короткого пробега диктуется географическими или климатическими условиями.

111. Грузы, следующие по дороге сквозным транзитом - Грузы, которые прибыли в страну по дороге и были вывезены из нее также по дороге [10] через иной пункт, чем пункт ввоза, после их перевозки через территорию страны исключительно по дороге. Замечания, касающиеся коротких пробегов, производимых другим видом транспорта и о которых идет речь по поводу "грузов, прибывших по дороге", и "грузов, выбывших по дороге", применяются к грузам, следующим по дороге сквозным транзитом.

112. Перевезенные грузы - Грузы, перевезенные по дорожной сети данной страны. Общее количество перевезенных в данной стране грузов состоит из грузов, погруженных в стране, грузов, ввезенных по дороге, и грузов следующих по дороге сквозным транзитом.

113. Тонно-километр нетто - Единица измерения грузовых перевозок, соответствующая перевозке одной тонны по дороге на расстояние в один километр.

114. Данные о грузовых перевозках, которые надлежит включать в статистику Комитета по внутреннему транспорту Европейской Экономической Комиссии - В статистических данных следует учитывать все дорожные перевозки, произведенные на сети данной страны как посредством транспортных средств этой страны, так и посредством иностранных транспортных средств.

115. Весом, который следует учитывать при перевозках за собственный счет, является вес брутто грузов, включая вес тары (например, контейнеры и поддоны), содержащий грузы, а при перевозках за счет третьих лиц - вес, оплачиваемый по тарифу.

116. Расстоянием, которое следует учитывать при перевозках за собственный счет, является фактически пройденное расстояние, а при перевозках за счет третьих лиц - расстояние, оплачиваемое по тарифу или, за неимением данных, фактически пройденное расстояние.

9/ В случае перевозок за счет третьих лиц, исключение из статистики пассажиров, перевозимых бесплатно (например, маленьких детей), может быть неизбежным. Кроме того, это исключение может быть целесообразным с точки зрения сопоставимости статистических данных со статистическими данными железных дорог.

10/ Без того, чтобы было необходимо перевозить их сквозным транзитом в том же самом дорожном транспортном средстве.

ВНУТРЕННИЕ ВОДНЫЕ ПУТИ

Сети

117. Сеть внутренних судоходных путей страны составляют все внутренние водные пути этой страны, открытые для судоходства (движения) общего пользования для производства грузовых перевозок.

118. Судоходный внутренний водный путь - Водное пространство, не являющееся частью моря, по которому могут плавать нормально нагруженные суда грузоподъемностью по крайней мере в 50 тонн. Этот термин применяется как к судоходным рекам и озерам (к природным водным путям, независимо от того, регулировались ли они для целей судоходства или нет), так и к судоходным каналам (т.е. к водным путям, сооруженным для судоходства). Длина озер измеряется между наиболее удаленными пунктами, между которыми производятся перевозки.

119. Внутренние водные пути, регулярно используемые для перевозок - Водные пути, по которым ежегодно производится некоторое минимальное число перевозок; это число, выраженное в тонно-километрах на километр водного пути, определяется правительством каждой страны в соответствии с условиями ее судоходной сети.

120. Внутренние водные пути, которые надлежит учитывать в статистике по внутреннему транспорту Европейской Экономической Комиссии - Водная сеть страны в целом.

Транспортные средства

121. Судно для грузовых перевозок по внутренним водным путям - Судно максимальной грузоподъемностью 20 тонн, предназначенное для грузовых перевозок по внутренним водным путям.

122. Баржа или шаланда - Несамоходное судно для грузовых перевозок по внутренним водным путям. В некоторых странах термин "шаланда" означает более мелкое судно, чем баржа. Суда, имеющие лишь вспомогательный двигатель, должны считаться баржами или шаландами.

123. Наливное судно - Несамоходное судно, предназначенное для перевозки наливом жидкостей или газов по внутренним водным путям. Наливные суда имеющие только вспомогательный двигатель, считаются несамоходными. Специальные суда для перевозки навалом сыпучих продуктов таких, как цемент, мука, гипс и т.д., должны быть исключены и учитываются вместе с сухогрузными судами.

124. Самоходное судно - Судно для грузовых перевозок по внутренним водным путям, имеющее силовую установку. Суда, имеющие лишь вспомогательный двигатель, должны считаться баржами или шаландами.

125. Самоходное наливное судно - Судно для грузовых перевозок по внутренним водным путям, предназначенное для перевозки наливом жидкостей или газов и имеющее силовую установку. Наливные суда, имеющие только вспомогательный двигатель, должны считаться несамоходными. Специальные суда для перевозки навалом сыпучих продуктов, таких, как цемент, мука, гипс и т.д., должны быть исключены и учитываться вместе с сухогрузными судами.

126. Буксир - Судно с силовой установкой мощностью не менее 50 л.с., предназначенное для буксировки барж, шаланд, наливных судов или плотов, но не для перевозки грузов. Буксиры, оборудованные для толкания, учитываются как буксиры.

127. Толкач - Судно с силовой установкой мощностью не менее 50 л.с., специально предназначенное для толкания судов.

128. Толкаемая баржа - Баржа или шаланда, специальное предназначенная для толкания.

129. Толкаемая наливная баржа - Наливное судно, специально предназначенное для толкания.

130. Грузоподъемность - Максимальный выраженный в тоннах разрешенный вес грузов, которые судно может перевозить согласно судовым документам.

131. Мощность (л.с.) - Механическая мощность, развиваемая двигателями, которыми оборудованы суда. Эта мощность (единица которой равняется 75 кг в секунду) должна измеряться в фактических л.с. (мощность, передаваемая на гребной винт).

132. Данные о судах, которые надлежит включать в статистику Комитета по внутреннему транспорту Европейской Экономической Комиссии - Статистические данные, сообщаемые ЕЭК, должны охватывать, за исключением портовых судов, лихтеров и буксиров морских портов, все суда, перечисленные в вопроснике, которые могут плавать по рекам, но имеют разрешение плавать в море (каботажные суда), включая находящиеся в ремонте или ожидающие ремонта, зарегистрированные в данной стране, или же - если в этой стране суда не регистрируются - принадлежащие лицам (физическим или юридическим), проживающим в этой стране. Данные, касающиеся эксплуатируемых судов, должны относиться к положению в конце года; данные о судах, сданных в эксплуатацию в течение года, должны охватить все суда, сданные в эксплуатацию в этой стране впервые, независимо от того, идет ли речь о новых или находившихся уже ранее в плавании судах.

133. Погруженные грузы – Грузы, помещенные на судно для грузовых перевозок по внутренним водным путям и отправляемые по внутренним водным путям. Перегрузка с одного судна для грузовых перевозок по внутренним водным путям на другое не считается погрузкой; то же относится и к погрузке, вызванной аварией или необходимостью облегчения судна в случае низкого уровня воды.

134. Выгруженные грузы – Грузы, выгруженные с судна для грузовых перевозок по внутренним водным путям после их перевозки по внутренним водным путям. Перегрузка с одного судна для грузовых перевозок по внутренним водным путям на другое не считается выгрузкой; то же относится к выгрузке, вызванной аварией или необходимостью облегчения судна в случае низкого уровня воды.

135. Грузы, вывезенные из страны по внутренним водным путям (иные, чем следующие по внутренним водным путям сквозным транзитом) – Грузы, погруженные в стране на судно для грузовых перевозок по внутренним водным путям и вывезенные из страны по внутренним водным путям.

136. Грузы, ввезенные в страну по внутренним водным путям (иные, чем следующие по внутренним водным путям сквозным транзитом) – Грузы, погруженные в другой стране на судно для грузовых перевозок по внутренним водным путям, которые были ввезены в данную страну по внутренним водным путям и были в ней выгружены.

137. Грузы, следующие по внутренним водным путям сквозным транзитом – Грузы, ввезенные в страну на судне для грузовых перевозок по внутренним водным путям и вывезенные также на судне для грузовых перевозок по внутренним водным путям через иной пункт, чем пункт ввоза, после их перевозки через территорию этой страны исключительно по внутренним водным путям.

138. Перевезенные грузы – Грузы, перевезенные судном для грузовых перевозок по внутренним водным путям по сети внутренних водных путей данной страны. Общее количество перевезенных в стране грузов составляют погруженные грузы, грузы, ввезенные по внутренним водным путям, и грузы следующие по внутренним водным путям сквозным транзитом.

139. Тонно-километр нетто – Единица измерения грузовых перевозок, соответствующая перевозке одной тонны по внутренним водным путям на расстояние в один километр.

140. Данные о перевозке грузов, которые надлежит включать в статистику Комитета по внутреннему транспорту Европейской Экономической Комиссии – В статистические данные необходимо включать все перевозки по внутренним водным путям, произведенные по сети данной страны [11/].

141. Весом, который надлежит учитывать, является вес брутто грузов, включая вес тары (например, контейнеров и поддонов), содержащей грузы.

142. Подлежащим учету расстоянием является фактически пройденное расстояние.

СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Оборудование

143. Контейнер – Транспортное оборудование (клетка, съемная цистерна или любое другое аналогичное приспособление) –

a) имеющее постоянный характер и в силу этого достаточное прочное, чтобы служить для многократного использования;

b) специально сконструированное для облегчения перевозки грузов, без их погрузки, при помощи одного или нескольких видов транспорта;

c) снабженное приспособлениями, облегчающими его перемещение, в частности при его перегрузке с одного вида транспорта на другой;

d) сконструированное таким образом, чтобы его можно было легко наполнять и опорожнять, и

e) имеющее внутренний объем не менее 1 $м^3$.

Термин "контейнер" не включает ни обычной тары, ни транспортных средств.

11/ Примечание Секретариата: В статистике грузовых перевозок в той или иной стране должен учитываться не только вес грузов, перевезенных под флагом данной страны, но и общий вес грузов, независимо от того, под каким флагом они перевозятся. В целях классификации внутренних водных путей в зависимости от их экономического значения, следует включать перевозки, производимые на плотах.

143а. Большой контейнер - Контейнер емкостью свыше 3 м^3 и с наружной длиной 6 м и более, включая любое постоянное приспособление.

144. Средний контейнер - Контейнер емкостью свыше 3 м^3, и с наружной длиной менее 6 м, включая любое постоянное приспособление.

145. Малый контейнер - Контейнер емкостью не менее 1 м^3, но не свыше 3 м^3.

146. Большегрузный тележечный контейнер - Большой контейнер с наглухо прикрепленными колесами, для перевозки которого по железной дороге необходимы вагоны со специальными приспособлениями для его закрепления.

147. Контейнер частного пользования - Контейнер, не принадлежащий транспортному предприятию для перевозок за счет третьих лиц.

148. Автомобильный прицеп для перевозки железнодорожных вагонов - Транспортное средство, предназначенное для перемещения железнодорожных вагонов по дороге, иначе, чем по железнодорожным путям.

149. Дорожный прицеп для смешанных перевозок - Дорожный прицеп, предназначенный для перевозки грузов и специально построенный или оборудованный для того, чтобы его можно было грузить на железнодорожные вагоны.

150. Данные об оборудовании для смешанных перевозок, которые надлежит включать в статистику Комитета по внутреннему транспорту Европейской Экономической Комиссии - В статистику следует включать данные обо всем оборудовании (в том числе об оборудовании, находящемся в ремонте или ожидающем ремонта), перечисленном в настоящем вопроснике и принадлежащем железным дорогам данной страны или допущенном ими.

Перевозки

151. Число отправленных контейнеров - Число погруженных и отправленных контейнеров.

152. Число операций, произведенных при помощи автомобильных прицепов для перевозки железнодорожных вагонов - Число пробегов автомобильных прицепов для перевозки железнодорожных вагонов, перевозящих груженые вагоны.

153. Данные о смешанных перевозках, которые надлежит включать в статистику Комитета по внутреннему транспорту Европейской Экономической Комиссии - В статистике необходимо учитывать все перевозки, произведенные на территории страны по крайней мере частично по железной дороге, при помощи оборудования, принадлежащего железным дорогам этой страны или допущенного ими. Весом, который необходимо принимать во внимание, является вес, за который взимается плата при коммерческих перевозках за счет третьих лиц, и вес брутто во всех остальных случаях; расстоянием, подлежащим учету, является расстояние, оплачиваемое по тарифу при коммерческих перевозках за счет третьих лиц, и фактически пройденное расстояние во всех остальных случаях.

МОРСКИЕ ПОРТЫ

Грузы, погруженные и выгруженные в морских портах: Данные по погруженным и выгруженным грузам должны быть выражены в весе грузов (включая упаковку) внешней торговли погруженных в морские суда всех флагов и выгруженные из них в портах данной страны. В грузы не должны включаться: бункера, собственные корабельные запасы, баласт и перегрузка (грузы, перегруженные с импортирующих судов на экспортирующие). Должны включаться грузы, выгруженные в пакгаузах при таможне или погруженные из них.

НЕФТЕТРУБОПРОВОДЫ

Статистические данные о сети трубопроводов и о транспортировке ими относятся к трубопроводам, расположенным на территории страны, представляющей эти данные. Исключаются все трубопроводы короче 50 км и все трубопроводы, используемые для военных целей. Международные трубопроводы длиной от 50 и более километров следует включать, даже если часть из них, проходящая в одной стране, будет короче 50 километров.

ANNEX II

SOURCES OF INFORMATION AND COVERAGE OF STATISTICS

1. Sources of information

TABLE 1

See Statistical Yearbook of the United Nations.

TABLE 2

Calculated by the secretariat from data in national statistical publications, United Nations Yearbook of National Accounts Statistics, statistics of national accounts, General statistics of OECD and from data provided by FAO.

TABLE 5

Data supplied by the International Union of Official Travel Organizations (Geneva).

TABLE 23

Data supplied by the Central Commission of the Navigation of the Rhine (Strasbourg).

TABLES 24 AND 25

Data supplied by the Danube Commission (Budapest).

Most of the data included in all other tables of the bulletin were supplied by governments. Some information has also been extracted from the following sources :

ALBANIA

Vjetari statistikor (statistical yearbook), Drejtoria e statistikës, (Tirana).

BULGARIA

Statisticheski Godishnik (Statistical yearbook), Tsentralno Statistichesko Upravlyenye (Sofia).

FRANCE

Statistiques du commerce extérieur de la France - Tableau général des transports (External trade statistics - general transport tables), Direction général des douanes et droits indirects (Paris).

GERMAN DEMOCRATIC REPUBLIC

Statistisches Jahrbuch der Deutschen Demokratischen Republik (statistical yearbook), Staatliche Zentralverwaltung für Statistik (Berlin).

GREECE

Annual and quarterly statistics of the International Union of Railways (UIC). Monthly Statistical Bulletin, Central Statistical Office (Athens).

ICELAND

Hagtidindi (monthly statistical bulletin), Hagstofa Islands (Reykjavik); Statistical Yearbook of the United Nations.

AND

stical Abstract of Ireland, Central Statistics Office (Dublin); Annual Statistics of the International Union of Railways (UIC).

TUGAL

sportes terrestres, Anuario estatistico (land transport), Direcçao Geral de Transportes terrestres (Lisboa).

TZERLAND

eizerische Verkehrsstatistik - Statistique suisse des transports (transport statistics), Eidgenössisches Amt für Verkehr - Office al des transports (Bern).

R

dnoe Hozyaistvo (statistical yearbook), Tsentralnoe Statisticheskoe Upravlyenye (Moskva).

LORUSSIAN S.S.R.

orusskaja SSR v tsifrah (statistical pocketbook) Tsentralnoe Statisticheskoe Upravlyenye (Minsk).

TED KINGDOM

hly Digest of Statistics, Central Statistical Office (London); Annual Report and Accounts, British Railways Board (London).

TED STATES

stics of Railroads of Class I in the United States, Association of American Railroads (Washington D.C.).

2. Coverage of statistics

Statistics of Turkey and USSR cover the territories of those countries in Europe and in Asia.

Figures relating to gross national product (GNP) represent, in general, the market value of the product at constant prices, before ction of provisions for the consumption of fixed capital, attributable to the factors of production supplied by residents.

Railway statistics in Tables 6 and 8 refer to all systems other than urban, underground or similar lines and a few short lines of y local importance; railways built solely to serve mines, forests or other industrial or agricultural undertakings and not open to c transport are also excluded, except in the case of the USSR, for which, in view of their length and the heavy tonnage carried, ate figures are given under the designation "industrial railways" In the tables mentioned, where two sets of figures are given in ct of any particular country the first refers to the state or principal system, the name of which is stated; the second refers to the ining railways, which are grouped together under the designation "Other"; they include generally lines belonging to regional or authorities. Where only one set of figures is given, all the railways of the country concerned constitute a single system, apart the exceptions already mentioned. In all tables other than 6 and 8, railway statistics relate only to the state or principal system, pt where it is indicated that private railways are included.

In the case of the United States, where the railways are almost all owned and operated by companies, the statistics in tables 7 refer to Class I railways which account for 94 per cent of the total length of line and about 99 per cent of the total volume of rail port.

Statistics of tons carried and ton-kilometres by rail relate, in general, to commercial or revenue earning transport, the distance that charged for. Where service transport is excluded, there is a footnote to that effect. Because of differences of this nature and ethods of collecting data, especially in the case of ton-kilometres, strict comparability does not always obtain between the figures ing to different countries. However, where a change has been made in the scope of these statistics in any particular country, the es relating to earlier years have been adjusted to preserve comparability in time series.

Inland waterway statistics refer to waterways used wholly or mainly for inland navigation. For this reason no statistics on inlan water transport are given in respect of Sweden, the navigable waterways of that country being used largely by vessels which also carry traffic to and from places reached by sea. On other waterway systems, traffic carried by sea-going vessels is generally omitted or is shown separately, as in Table 24 relating to the Danube. Floating of timber is, except where the contrary is stated, disregarded, although the tonnages and ton-kilometres of timber involved may be very considerable, particularly in Scandinavia; waterways used f the floating of timber but not for navigation by inland water craft are not included in Table 17 (Inland waterway network).

In Finland, traffic on inland waterways consists mainly of timber floating, and the inland waterway fleet mainly of timber-towing tugs; Finland has therefore been omitted from the inland waterway statistics.

ANNEXE II

SOURCES D'INFORMATION ET CHAMP COUVERT PAR LES STATISTIQUES

1. Sources d'information

LEAU 1

Annuaire statistique des Nations Unies.

LEAU 2

ulé par le secrétariat d'après les données des statistiques nationales, de l'Annuaire de statistiques des comptabilités nationales des ons Unies, des statistiques des comptabilités nationales, les Statistiques générales de l'OECD et d'après des données fournies par la FAO.

LEAU 5

ées communiquées par l'Union internationale des organismes officiels de tourisme (Genève).

LEAU 23

ées communiquées par la Commission centrale pour la navigation du Rhin (Strasbourg).

LEAUX 24 ET 25

ées communiquées par la Commission du Danube (Budapest).

---

upart des données insérées dans tous les autres tableaux ont été fournies par les gouvernements. Certains renseignements ont aussi xtraits des sources suivantes :

ANIE

ri statistikor (annuaire statistique), Drejtoria e statistikës (Tirana).

ARIE

ticheski Godishnik (annuaire statistique), Tsentralno Statistichesko Upravlyenye (Sofia).

CE

tiques du commerce extérieur de la France - Tableau général des transports, Direction générale des douanes et droits indirects).

E

tiques annuelles et trimestrielles de l'Union internationale des chemins de fer (UIC); Bulletin mensuel de statistique, Office ale de statistique (Athènes).

DE

tical Abstract of Ireland (annuaire statistique), Central Statistics Office (Dublin); Statistiques annuelles de l'Union internationale emins de fer (UIC).

NDE

dinti (Bulletin mensuel de statistique), Hagstofa Islands (Reykjavik); Annuaire statistique des Nations Unies.

PORTUGAL

Transportes terrestres, Anuário estatístico (annuaire statistique des transports terrestres), Direcção Geral de Transportes terrestres (Lisboa).

RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE ALLEMANDE

Statistisches Jahrbuch der Deutschen Demokratischen Republik (annuaire statistique), Staatliche Zentralverwaltung für Statistik (Berlin

ROYAUME-UNI

Monthly Digest of Statistics (recueil mensuel de statistique), Central Statistical Office (London); Annual Report and Accounts (rapport et comptes annuels), British Railways Board (London);

SUISSE

Schweizerische Verkehrsstatistik - Statistique suisse des transports, Eidgenössisches Amt für Verkehr - Office fédéral des transports (Berne)

URSS

Narodnoe Hozyaistvo (annuaire statistique), Tsentralnoe Staticheskoe Upravlyenye (Moskva).

R.S.S. de BIELORUSSIE

Byelorusskaja SSR v tsifrah (petit annuaire statistique), Tsentralnoe Statisticheskoe Upravlyenye (Minsk).

ÉTATS-UNIS

Statistics of Railroads of Class I in the United States (Annuaire de statistiques de chemins de fer de classe 1), Association of American Railroads (Washington D.C.).

2. Champ couvert par les statistiques

Les statistiques de la Turquie et de l'URSS s'appliquent aux territoires de ces pays en Europe et en Asie.

Les chiffres se rapportant au produit national brut (PNB) représentent, en général, la valeur commerciale aux prix constants, avant déduction des provisions pour la consommation du capital fixe, du produit attribuable aux facteurs de production fournis par les résidents.

Les statistiques de chemins de fer des tableaux 6 et 8 portent sur tous les réseaux, à l'exception des lignes urbaines, des lignes de chemin de fer métropolitain ou similaire et de quelques petites lignes d'intérêt purement local; les chemins de fer construits uniquement pour desservir des mines, des forêts ou d'autres exploitations industrielles ou agricoles, et non ouverts aux transports publics, sont aussi exclus, sauf dans le cas de l'URSS, pour laquelle, en raison de la longueur du réseau et de l'importance du tonnage transporté, on donne des chiffres distincts sous le titre "chemins de fer industriels". Là où, dans les tableaux mentionnés, deux séries de chiffres sont indiquées en regard d'un seul pays, la première se rapporte au réseau principal ou de l'Etat, dont le nom est cité; la seconde se rapporte aux autres réseaux, qui sont groupés et désignés comme "autres"; ils comprennent en général des lignes appartenant à des autorités régionales ou locales. Là où une seule série de chiffres est indiquée, tous les chemins de fer du pays en question constituent un seul réseau, mises à part les exceptions ci-dessus mentionnée Dans tous les tableaux autres que les tableaux 6 et 8, les statistiques de chemins de fer se rapportent seulement au réseau principal ou de l'Etat, sauf s'il est précisé que les chemins de fer privés y sont inclus.

Pour les Etats-Unis, où ce sont presque toujours des sociétés qui possèdent et exploitent les chemins de fer, les statistiques des tableaux 7 et 8 se rapportent aux chemins de fer de classe I, qui constituent 94 % de la longueur totale des lignes et environ 99 % du volume total des transports par voie ferrée.

En ce qui concerne les chemins de fer, les statistiques des tonnes transportées et des tonnes-kilomètres se réfèrent en général aux orts commerciaux, la distance considérée étant la distance taxée. Lorsque les statistiques communiquées font apparaître que les orts de service ne sont pas compris, ce fait est indiqué dans un renvoi. En raison de divergences de cette nature et du fait que ntes méthodes de rassemblement des données ont été appliquées, en particulier dans le cas des tonnes-kilomètres, les chiffres ne as toujours comparables de pays à pays; toutefois, lorsque le champ couvert par les statistiques d'un pays n'est pas le même que des années précédentes, les chiffres des années précédentes ont été revisés afin d'obtenir la comparabilité dans le temps.

Les statistiques sur les transports par voie navigable intérieure se rapportent aux voies navigables utilisées entièrement ou princi- ent par la navigation intérieure. De ce fait, on ne donne aucune statistique sur le transport par voie navigable intérieure en ce oncerne la Suède, parce que les voies navigables de ce pays sont utilisées largement par des bateaux qui assurent aussi un trafic ou vers des lieux atteints par mer. Dans les autres réseaux de voies navigables, le trafic assuré par des bateaux de haute mer est alement éliminé, ou il figure séparément, comme c'est le cas au tableau 24 pour le Danube. Le flottage de bois, à moins cation contraire, est négligé, bien que les tonnes transportées et les tonnes-kilomètres relatives au bois puissent être considérables, mment en Scandinavie; les voies navigables servant au flottage de bois mais non au transport par bateau de navigation intérieure xclues du tableau 17 (réseaux de navigation intérieure).

En Finlande, le flottage des bois constitue la majeure partie du trafic par voie navigable intérieure et les remorqueurs les bois la majeure partie de la batellerie; par suite la Finlande a été éliminée des statistiques sur les voies navigables eures.

ПРИЛОЖЕНИЕ II

ИСТОЧНИКИ ИНФОРМАЦИИ И ОХВАТ СТАТИСТИЧЕСКИХ ДАННЫХ

1. ИСТОЧНИКИ ИНФОРМАЦИИ

ТАБЛИЦА 1

См. Статистический ежегодник ООН.

ТАБЛИЦА 2

Подсчет произведен Секретариатом на основе данных, национальных статистических публикаций, ежегодника ООН "Статистика национальных счетов", статистики национальных счетов, основной статистики ОЭСР, и из данных представленных ФАО.

ТАБЛИЦА 5

Данные, получены от Международного союза официальных туристических организаций.

ТАБЛИЦА 23

Данные, получены от Центральной комиссии судоходства по Рейну (Страсбург).

ТАБЛИЦА 24 И 25

Данные получены от Дунайской комиссии (Будапешт).

Большинство данных, включенных во все другие таблицы бюллетеня было представлено правительствами. Некоторые данные также были получены из следующих источников:

АЛБАНИЯ

Vjetari statistikor(Статистический ежегодник), Drejtoria e statistikës(Тирана).

БОЛГАРИЯ

Статистически годишник (Статистический ежегодник), Центральное статистическое управление (София).

ГЕРМАНСКАЯ ДЕМОКРАТИЧЕСКАЯ РЕСПУБЛИКА

Statistisches Jahrbuch der Deutschen Demokratischen Republik (Статистический ежегодник), Staatliche Zentralverwaltung für Statistik (Берлин).

ГРЕЦИЯ

Годовые и квартальные статистические данные Международного союза железных дорог (МСЖД); ежемесячный статистический бюллетень, Центральное статистическое управление (Афины).

ИРЛАНДИЯ

Statistical Abstract of Ireland (Статистический ежегодник) Central Statistics Office (Дублин); годовые статистические данные Международного союза железных дорог (МСЖД).

АНДИЯ

tidindi (Ежемесячный статистический бюллетень) Hagstofa Islands (Рейкьявик); Статистический ежегодник ООН.

ТУГАЛИЯ

nsportes terrestres, Anuário estatístico (Статистический ежегодник по сухопутному транспорту) Direcção al de Transportes Terrestres (Лисабон).

ДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО

thly Digest of Statistics (Ежемесячный статистический бюллетень) Central Statistical Office (Лондон); ual Report and Acccounts(Ежегодный доклад и отчеты) British Railways Board (Лондон).

Ь

одное хозяйство, Центральное статистическое управление (Москва).

ОРУССКАЯ ССР

орусская ССР в цифрах, Центральное статистическое управление (Минск).

НЦИЯ

istiques du commerce extérieur de la France - Tableau général des transports (Статистика внешней тор- ли Франции - сводные таблицы перевозок), Direction générale des douanes et droits indirects (Париж).

ЙЦАРИЯ

veizerische Verkehrsstatistik - Statistique suisse des transports(швейцарская транспортная статистика) renössisches Amt für Verkehr - Office fédéral des transports (Берн).

ИНЕННЫЕ ШТАТЫ

istics of Railroads of Class I in the United States (Статистический ежегодник железных дорог "категории I"), ciation of American Railroads (Вашингтон).

2. ОХВАТ СТАТИСТИЧЕСКИХ ДАННЫХ

Статистические данные по Турции и СССР охватывают и азиатскую часть территории этих стран.

Данные о валовом национальном продукте (ВНП) показывают, как правило, рыночную стоимость продукта в неиз- ых ценах до вычета отчислений в фонд возмещения потребленных основных средств, которые следует отнести на факторов производства, создаваемых населением.

Приведенные в таблицах 6 и 8 статистические данные по железным дорогам относятся ко всем железным доро- за исключением городских, подземных и других аналогичных им линий, а также нескольких коротких линий местного значения; исключаются также железные дороги, построенные исключительно для обслуживания шахт, иков, лесозаготовок и других промышленных и сельскохозяйственных предприятий и не являющиеся линиями го пользования, за исключением СССР, по которому приводятся отдельно цифры, касающиеся железных дорог мышленного назначения, ввиду значительной протяженности этих дорог и значительного тоннажа перевозимых ов. В тех случаях, когда по той или иной стране приведены в упомянутых таблицах два ряда данных, первый тносится к государственной или главной железнодорожной сети, название которой указано, а второй - к льным железным дорогам, которые объединены под названием "другие"; обычно в них входят линии, принад- дие районным или местным органам власти. В тех случаях, когда приведен лишь один ряд данных, это озна- , что все железные дороги данной страны, помимо указанных выше исключений, образуют единую сеть. Во таблицах, кроме таблиц 6 и 8, железнодорожная статистика относится лишь к государственной или главной знодорожной сети, за исключением тех случаев, когда указано, что данные относятся и к частным железным гам.

Что касается Соединенных Штатов, где почти все железные дороги принадлежат железнодорожным обществам и эксплуатируются ими; статистические данные, приведенные в таблицах 7 и 8, относятся к железным дорогам 1-го класса, которые составляют 94% всей протяженности линий и обеспечивают около 99% общего объема железнодорожных перевозок.

Что касается железных дорог, статистика перевезенных тонн и выполненных тонно-километров относится, как правило, к коммерческим перевозкам, причем учитывается таксируемое расстояние. Когда известно, что в сообщенные статистические данные не включены служебные перевозки, это указывается в примечании. Ввиду таких различий и в связи с тем, что для сбора данных были применены различные методы, в частности в отношении тонно-километров, цифровые данные по разным странам не всегда сопоставимы; однако, если в той или иной стране охватываемая статистикой область изменилась по сравнению с предыдущими годами, цифры за предыдущие годы были исправлены для достижения сопоставимости во времени.

Статистические данные о перевозках по внутренним водным путям относятся к водным путям, используемым исключительно или главным образом для внутреннего судоходства. Исходя из этого, не приводятся статистические данные о перевозках по внутренним водным путям Швеции, так как эти водные пути используются в значительной мере судами, совершающими также перевозки в порты и из портов на морском побережье. На других сетях внутренних водных путей перевозки, осуществляемые морскими судами, как правило, исключаются или показаны отдельно, как, например, в таблице 24 в отношении Дуная. Сплав леса, при отсутствии иных указаний, не учитывается, хотя количество тонн и тонно-километров сплавленного леса может быть значительным, в частности в Скандинавских странах; внутренние водные пути, служащие для сплава леса, а не для движения судов внутреннего плавания, не включены в таблицу 17 (Сети внутренних водных путей).

В Финляндии движение по внутренним водным путям состоит главным образом из сплава леса, а внутренний водный флот состоит в основном из лесоплавных буксиров; поэтому данные по Финляндии не были включены в статистические данные по внутренним водным путям.

HOW TO OBTAIN UNITED NATIONS PUBLICATIONS

United Nations publications may be obtained from bookstores and distributors throughout the world. Consult your bookstore or write to: United Nations, Sales Section, New York or Geneva.

COMMENT SE PROCURER LES PUBLICATIONS DES NATIONS UNIES

Les publications des Nations Unies sont en vente dans les librairies et les agences dépositaires du monde entier. Informez-vous auprès de votre librairie ou adressez-vous à: Nations Unies, Section des ventes, New York ou Genève.

КАК ПОЛУЧИТЬ ИЗДАНИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

Издания Организации Объединенных Наций можно купить в книжных магазинах и агентствах во всех районах мира. Наводите справки об изданиях в вашем книжном магазине или пишите по адресу: Организация Объединенных Наций, Секция по продаже изданий, Нью-Йорк или Женева.

COMO CONSEGUIR PUBLICACIONES DE LAS NACIONES UNIDAS

Las publicaciones de las Naciones Unidas están en venta en librerías y casas distribuidoras en todas partes del mundo. Consulte a su librero o diríjase a: Naciones Unidas, Sección de Ventas, Nueva York o Ginebra.

Litho at UN Geneva
GE.71-24784 – January 1972 – 4,075

Price: $U.S. 4.50
(or equivalent in other currencies)

United Nations publicat
Sales No.: E/F/R.71.II.